



3 1761 11651321 9

RB5A77



Presented to
The Library
of the
University of Toronto
by

Hon. C. P. McTague

CAI
Z 1

Government
Publication


-59T21

cage

Canada. Royal commission on taxation.

Hearings. v. 124-125. 1961.

1961



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

H. M. C. P. McTaggart

ROYAL COMMISSION

ON

TRANSPORTATION

HEARINGS

HELD AT

OTTAWA

VOLUME No.:
124

DATE:
4 JAN 1961

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.

372 BAY STREET
TORONTO

EM. 4-7383

EM. 4-5865



I N D E X

Page No.

Canadian Trucking Associations:

Mr. Hume (answers to previous inquiries) 20434

Submission by the Government of the
Province of Quebec.

VERREAULT, Jacques

Direct examination (French) 20459
(English) 20561

NO EXHIBITS IN THIS VOLUME



REVISIONS TO VOLUME 124 OF TRANSCRIPT

Page 20476: Delete sub-para. 1 of para 130.

renumber sub-paras. 2, 3 and 4 of para.
130 as 1, 2 and 3 respectively.

Page 20515: para. 456: insert words "en principe"
between "tirent" and "de ce systeme"

Delete para. 457 and substitute:
"Il faut dire toutefois qu'en fait les
circonstances et les conditions sont peu
souvent similaires pour les petits
expéditeurs que pour les gros.
Cependant, nous recommandons qu'on
maintienne le système des tarifs convenue
pourvu que ceux-ci soient, dans tous les
cas, sujets au contrôle de la Commission
des transports du Canada et soient
rémunérateurs, et nous nous opposons à
ce que la règle un et un-tiers s'applique
"à tous les genres de transport
transcontinentaux à base de concurrence,
que ce soient par tarifs convenus ou par
tarifs marchandises." (2)

Page 20517: para 479: delete words "et pour certains
produits du Centre et de l'Est du Canada
vers l'Ouest Canadien."

Page 20525: paras. 546 and 549: the word "nationaux"
should be added after "chemins de fer"
so as to mean "Canadian National Railways".



ROYAL COMMISSION ON TRANSPORTATION

Proceedings of hearings held
in the Court Room, Board of
Transport Commissioners Offices,
Ottawa, Ontario, on the 4th
day of January, 1961.

---O---

COMMISSION

Mr. M.A. MacPherson	Chairman
Mr. H. Anscomb	Member
Mr. A.H. Balch	Member
Mr. R. Gobeil	Member
Mr. H.A. Mann	Member
Mr. A. Platt	Member

COMMISSION COUNSEL

Mr. A G. Cooper, Q.C.

Mr. G S. Cumming

Mr. F.W. Anderson	Secretary
Major N. Lafrance	Assistant Secretary



1 --- On commencing at 10:00 a.m.

2 THE CHAIRMAN: Order, please.

3 Gentlemen, before we proceed this morning,
4 now that we have re-convened I think the first word
5 from the Commission to counsel, to the witnesses, to
6 the staff, and to the press is Seasons Greetings.

7 Our colleague, Dr. Gobeil, will not be here.
8 You probably know that he was bereaved over the weekend
9 and his father, full of years and of service, has
10 passed away. Dr. Gobeil will be here, however, before
11 the Quebec submission is completed. He sent me a
12 message as to his concern that he was not here this
13 morning.

14 Yesterday, I was shocked to read in the press
15 of the passing of another great figure in the world
16 of transportation, W.A. Mather, who was chairman of
17 the Board of the Canadian Pacific and had been president.
18 I knew him for the last thirty years and I had a great
19 personal regard for him. I felt that while he was
20 born in the east Winnipeg was really his home. He
21 was a good railroader and a great Canadian, and I know
22 of no one who enjoyed the confidence of his subordinates
23 and of his fellows as much as he. It is a great
24 loss to the company and to the country.

25 Now, there are some announcements.

26 MR. SINCLAIR: Mr. Chairman --

27 THE CHAIRMAN: Before you proceed, Mr. Sinclair,
28 I should say that we are now being addressed by Mr.
29 Sinclair, Q.C.

30 MR. SINCLAIR: Thank you very much, Mr.
Chairman. The last remark that you have made is an
honour that was conferred upon me by my native province,
and of which I am very proud.



1
2
3
4 On the other matters you mentioned, Mr. Chairman,
5 on behalf of Canadian Pacific I wish to extend to Dr.
6 Gobeil our condolences on his loss and, as you have also
7 mentioned, since the Commission adjourned and indeed
8 just over this last weekend, Mr Mather died in Winnipeg.
9 As you say, he was a great Canadian and while he was
10 born in the east most of his life was spent in the west,
11 and I think for some sixteen years he was the chief of
12 the Canadian Pacific in the Province of Saskatchewan
13 in some of its more difficult years.

14 THE CHAIRMAN: Moose Jaw.

15 MR. SINCLAIR: At Moose Jaw, sir. We are
16 going to miss his wise counsel and his understanding,
17 particularly of young people and of their endeavours
18 to learn the transportation business and to meet the
19 problems that the company has faced down through the
20 years and which they still have.

21 MR. McDONALD: Mr. Chairman, I wish to
22 associate myself on behalf of the Canadian National
23 with the remarks which you so ably made about our old
24 friend, Mr Mather. He was certainly highly
25 respected for many years in the transportation field
26 in Canada, and he will be sorely missed.

27 I also wish to extend to Dr. Gobeil our
28 regrets at the sudden passing of his father who had
29 reached a ripe old age.

30 I wish to introduce to the Commission this morning
Mr. Chateauguay Perrault who is counsel for the St.
Lawrence region of the Canadian National Railways and
who will be actively participating before you in the



1
2
3 hearing of the submission of the Province of Quebec.

4 I felt I should bring Mr. Perrault along
5 to keep my friends from Quebec in line, you know, and
6 I am sure they will get along very well with him.

7 THE CHAIRMAN: We are glad to have him here.

8 MR. FOURNIER: Sir, I should like first to
9 present to the Commission my colleague, Jean Martineau, Q.C.,
10 who has been assisting me in the work which we did for
11 the Commission and in the preparation of this submission.

12 May I extend to you, sir, and to the
13 Commissioners on behalf of the Government of the Province
14 of Quebec our best wishes for a happy New Year. We
15 certainly believe that if you had to select a particular
16 wish it would be that your Commission would help the
17 government to find the perfect solution to the complex
18 problems which you have been facing.

19 The first day of this new year brought us not
20 only joy but that which is evidenced by the absence
21 here today of Commissioner Gobeil. His father, Samuel
22 Gobeil, had been Postmaster General in the Bennett
23 Cabinet, I think it was in 1934-1935. He played an
24 important role in the political life of the Province
25 of Quebec and of Canada -- such a role that we shall
26 always remember.

27 On the same day, we learned of the death of
28 the Right Honourable C.D. Howe. I shall not even
29 attempt a brief biography of Mr. Howe. He was one
30 of the greatest public statesmen, whose life was so
filled that to attempt to sum it up would require a
lengthy book. He was the first minister, I believe,
of Railways and Canals, precisely the subject that we



1
2
3 are discussing before this Commission: that this
4 Commission is requested to entertain. We think it
5 is appropriate to convey to his family our sincere
6 condolences. Mr. Howe was one of those outstanding
7 men in the country about whom it can be said that
8 the nation should be thankful that God permitted him
9 to live.

10 Following this very sad New Year's day, we
11 learned of the death of Mr. W.A. Mather, Chairman of
12 the C.P.R.'s Board. Mr. Mather was also a man who
13 lived a full and useful life, who served loyally and
14 well this very huge and very necessary company of his,
15 and thus he served loyally the citizens and the
16 country. To his family and the officers of the company
17 the Province of Quebec wishes to offer its condolences.

18 Mr. Chairman, those good wishes and condolences
19 would have been offered this morning by the Minister
20 of Transport for the government of the Province of
21 Quebec, The Honourable Gerard Cournoyer, but precisely
22 due to this he has not been able to appear before the
23 Commission this morning. You might see him today
24 or tomorrow. He wished to express his regrets at not
25 being here to present the submission himself.
26 Therefore, the submission will be presented by his
27 deputy, Mr. Jacques Verreault, and then we should
28 proceed to hear Mr. Dube, who was a director of the
29 Department of Economics at Laval University, and Mr.
30 J.J. Harold who is the President of the Quebec
Transportation Board. Those are the witnesses who
will be produced before the Commission.



1
2 Monsieur le président,
3 Messieurs les Commissaires,

4 Il m'est agréable de vous offrir, au nom du
5 gouvernement de la province de Québec et en notre nom
6 à tous, nos meilleurs vœux de Bonne et Heureuse Année.

7 Nous croyons que s'il est un souhait que vous
8 aimeriez particulièrement entendre, ce serait celui
9 de pouvoir terminer, avec de bonnes solutions, la tâche
10 ardue que vous avez accepté d'accomplir le 13 mai 1959.

11 Mais le premier de l'An n'a pas apporté que des
12 joies. L'absence ce matin du Dr René Gobeil, Commis-
13 saire de la province de Québec, nous le prouve malheu-
14 reusement trop bien. Nous voulons lui dire, ainsi qu'à
15 sa famille, au nom du gouvernement et en notre nom,
16 toute notre sympathie.

17 Son père, l'honorable Samuel Gobeil, fut ministre
18 des Postes dans le gouvernement Bennett. Il a joué un
19 rôle important dans la vie politique canadienne. Sa
20 province et son pays en conserveront toujours le souvenir.

21 Dans le même temps, nous avons appris la mort du
22 très honorable C.D. Howe, qui fut d'abord ministre des
23 Chemins de fer et des Canaux. On me permettra sans
24 doute de ne pas tenter de faire ici sa biographie.
25 Il est un de ceux dont la vie fut si pleine et si utile
26 que le résumé en ferait déjà un volume. Parce que son
27 premier ministère était celui des Transports, dont les
28 problèmes constituent la raison pour laquelle nous
29 sommes ici ce matin, il convient que la gouvernement de
30 la province de Québec, dont nous présentons le mémoire,



1
2 offre à sa famille ses plus profondes condoléances.

3 Le lendemain de ce Jour de l'An, qui est déjà
4 de triste célébrité pour la Commission royale, nous
5 apprenions la mort de M. W.A. Mather, président du
6 conseil du Pacifique-Canadien. Celui-là aussi eut
7 une vie méritoire et bien remplie. En servant loyale-
8 ment cet immense et indispensable compagnie, il a bien
9 servi ses concitoyens et son pays. A sa famille et aux
10 officiers du Pacifique-Canadien, nous offrons nos très
11 vives sympathies.

12 Ces vœux et ces sympathies, monsieur le président,
13 c'est de la bouche du ministre des Transports et Commu-
14 nications de la province de Québec que vous les auriez
15 entendues ce matin, mais c'est précisément en raison de
16 ces mortalités qu'il n'est pas ici. Il nous prie de
17 vous en exprimer ses regrets. Si ce n'eût été de
18 l'urgence du devoir à accomplir, nous aurions demandé
19 une remise pour manifester notre respect.

20 Cependant, monsieur le président, vous avez décidé
21 que la vie quotidienne devait ici continuer, parce
22 qu'elle a pris en ces derniers temps une importance
23 insoupçonnée, puisque nous avons appris récemment que
24 vos recommandations affecteront directement et immédiate-
25 ment les décisions du pouvoir exécutif. C'est pourquoi
26 il ne nous est pas permis de retarder.

27

28

29

30



1
2 MR COOPER: Before the Quebec submission
3 proceeds, I believe that Mr. Hume wishes to put on
4 the record answers to certain inquiries which were
5 directed to matters contained in the brief of the
6 Canadian Trucking Associations.

7 THE CHAIRMAN: Mr. Hume?

8 MR. HUME: Thank you, Mr. Chairman. I
9 should, of course, sir, like to join with my colleagues
10 in expressing my condolences to Dr. Gobeil. Fortunately,
11 due to the excellent reporting service we have in
12 connection with the Commission, Dr. Gobeil will not
13 miss any of the Quebec submission and, as you say,
14 will be here before it is concluded.

15 I should also like to express my condolences
16 with respect to the death of Mr. Mather whom I well
17 remember as an excellent witness before the Turgeon
18 Commission.

19 So as not to interrupt or interfere with
20 the submission of the Province of Quebec, I will read
21 the answers to some of the unanswered inquiries that
22 occurred during the Commission. As we are now drawing
23 to a close, I should like, with your permission, to
24 put on the record the answers we have been collecting.
25 Some of the questions were impossible of a direct
26 answer, and the following are the inquiries that
27 were made of me and the best answers that we have
28 collected.

29 1. First of all, at page 10678, there was an
30 inquiry as to the names of railway owned truck lines,
and the answers to this inquiry appear on the record
at page 18791-99 for the Canadian Pacific Railway
and in volume 112 for the Canadian National Railways.



1
2
3 2. At page 10888, there was reference to the
4 direct effect on Quebec truckers by the payment of
5 \$20,000,000.00 interim subsidy. The answer supplied
6 to me is as follows:

7 Although it proved impossible to provide
8 the exact answers to the questions posed by
9 the Commission, a more precise assessment
10 of the effects of the subsidy, as it
11 affected the trucking industry in Quebec
12 was possible.

13 The railway rates affected which had a
14 competitive impact on the trucking industry
15 are the commodity rates applied to
16 classified commodities. The effect on
17 particular classes depends on the location
18 of points between which the traffic moves;
19 i.e., it depends whether the points involved
20 are within or outside of the P & D territory
21 (Pick-up and delivery rate territory).

22 The relevant railway tariffs divide the
23 commodities into five classes. Classes
24 One to Four are the truck competitive rates
25 within the P & D Territory, and as such
26 they had not been affected by the subsidy.
27 Class 5(45) which is applied to truckload
28 rates had been affected and the trucking rates
29 reduced accordingly

30 Outside of the "P & D Territory" Class One
to Four rates are also competitive with
the truck traffic, although they are regarded
as "non-competitive rates", therefore the



subsidy affected those rates, and truck rates had to be reduced accordingly

The following tariffs are affected by the subsidy:

- Canadian Freight Association, CTC No. 1576, Freight Tariff No. 1576.
- The tariff is marked "competitive, local and joint", the word "competitive" applied, however, only to the inter-railway competition.

Class rates applying between the points within

~~the Province.~~ GNR No. CM 130-1

- CP E 2180 -B
- CP E 1350

The relevant truck tariffs are:

Traffic Rate Consultant Issues 200-E Gaspe
300 Lac St Jean
100-101 Abitibi
(Class & Commodity)

The impact of the subsidy is impossible to measure in view of the fact that detailed traffic and revenue records are not kept in such a way as to make traffic volumes affected readily identifiable. Approximately 12-20 firms are directly dependent on traffic generated in the areas outside of the "P & D Territory", and a fairly large number of firms are affected indirectly or to a smaller degree. Although neither the number of firms nor the traffic volume (and traffic revenues) may appear large, the firms concerned are important as providing essential services in the outlying areas and operating under rather difficult conditions. Under such circumstances even



1
2
3 seemingly insignificant enforced rate reductions have
4 profound effects on the stability of such services.

5 3. P.10928-9:

6 Inquiry as to capacity control in British
7 Columbia and as to whether a permit is needed to
8 increase the number of vehicles. If there is such a
regulation, is it enforced?

9 Automotive Transport Association of B.C.
10 advised by letter dated October 6th, 1960 that
11 licenses and permits authorized the operation of
12 individually identified vehicles only Any subsequent
13 increase would be the subject of a separate application,
14 in which event the objection machinery would be
15 available and the Motor Carrier Branch would have
16 discretion to approve or refuse the application for an
increased capacity.

17 4. P.10948.

18 Inquiry as to the number of hearings held
19 in Ontario in the year 1959 involving the right of a truck
20 operator to discontinue its license and as to whether
21 or not truck operators merely abandon the right and
permit somebody else to apply for it.

22 The Ontario Highway Transport Board does not
23 hold such hearings but does review licenses when it is
24 brought to the Board's attention that an operator
25 is not serving a route on its license. There were
26 64 such hearings in 1959 and it is impossible to
27 determine how many of these were the result of the
28 discontinuance. The Board advise that the number is
29 small. Also in applications for the approval of
30 transfers, the authority is also exercised if, in
such a hearing, it appears that any part of the license



1
2
3 is discontinued.

4 5. P.11034-6:

5 A series of inquiries with respect to the table
6 in Section 4 of the brief of Canadian Trucking
7 Associations which appeared at page 4.11.D.

8 We confirm that the figures given by Mr. Smith
9 are correct and the table as it appears should be
10 amended in three respects:

11 (a) The "agreed charge" entry for 1958 in
12 Maritimes to Maritimes should read 21,758 and
13 not N/R as given.

14 (b) The total-all rates entry for 1958 in
15 Maritimes to eastern section should be
16 1,523,853 and not 1,318,479

17 (c) The "agreed charge" entry for 1958 in
18 the Maritimes to eastern section should read
19 294,432 and not as given.

20 6. P.11059:

21 Inquiry as to the number of carriers
22 involved in the movement from the select territory to
23 Central Canada that would be affected by the extension
24 of the Maritime Freight Rates Act

25 The Maritime Motor Transport Association, in
26 a letter dated November 17th, 1960, has made an
27 estimate with the co-operation of the regulatory boards
28 in New Brunswick and Nova Scotia. In Nova Scotia
29 operators with not more than three vehicles are exempt
30 from the provisions of the local Act. It is also
stated that there is a duplication in the number of
vehicles used in provincial and extra-provincial
operations as the Nova Scotia Board requires such a



1
2
3 vehicle to carry two plates Also Nova Scotia
4 licenses tractors and semi-trailers as two vehicles
5 and issues a motor carrier license for each so
6 that a tractor, semi-trailer combination used in both
7 provincial and extra-provincial operations would be
8 counted as four vehicles. In spite of these
9 difficulties the Maritime Motor Transport Association
10 has estimated that the total number of provincial
11 and extra-provincial operators in Nova Scotia is 286
12 operating 2,575 vehicles and that there are 148 of
13 these operators with six or more vehicles. In
14 New Brunswick there are a total of 418 licensed
15 operators operating 1,131 vehicles and of this number
16 fifty operate with six or more vehicles

16 These figures are estimations only, based
17 on the information that could be obtained. The
18 figures are not complete, and are considered to be on
19 the low side.

19 In Nova Scotia, operators with not more than
20 three vehicles are exempt from the provisions of the
21 Motor Carrier Act. This omits a large number of
22 operators and vehicles, as can be seen by comparing
23 the figures for New Brunswick with those of Nova
24 Scotia.

24 As for truck operators from the Maritimes
25 running into Quebec, a check of licenses issued by
26 New Brunswick, from which all these operators enter
27 Quebec, reveals that there are 25 freight carriers
28 licensed to travel westward into Quebec and at least
29 80 furniture movers
30



1
2
3 Prince Edward Island and Newfoundland have
4 yet to license highway freight carriers, although P.E.I.
5 is now issuing application forms to for-hire truckers,
6 and will start public hearings shortly, and issue
7 plates in 1961.

8 7. P.11061:

9 Inquiry as to the number of carriers in the
10 Province of Quebec operating in that part of Quebec
11 which is part of the select territory under the
12 Maritime Freight Rates Act.

13 (a) Operators residing east of Diamond
14 Junction and carrying freight originating
15 west of Diamond Junction in Quebec, New
16 Brunswick, etc., which freight is carried
17 west of Diamond Junction. Four operators
18 operating 200 trucks.

19 (b) Operators residing east of Diamond
20 Junction and carrying freight west of Diamond
21 Junction. Thirty-nine operators operating
22 110 trucks.

23 (c) Quebec operators located in the territory
24 east of Diamond Junction under a radius
25 license and operating in competition with
26 railways within the area east of Diamond
27 Junction. Two hundred and twenty-five
28 operators operating 675 trucks.

29 There may be some operators under radius
30 license, residing in the west zone of Diamond Junction,
near the border line, who operate east of Diamond
in an irregular way, on special request, that is, under



1
2
3 charter. These operators may accept shipments
4 in the eastern area and carry them west of Diamond
5 Junction.

6 It is apparently not possible to determine
7 the number of these operators affected by the Maritime
8 Freight Rates Act, but this is not considered to be
9 important, because of the irregular nature of these
10 operations.
11
12
13
14 -
15
16
17
18
19 -
20
21
22
23
24 -
25
26
27
28 -
29
30



1
2
3 The operators who are submitted to the
4 disastrous effect of the subsidy system of the Maritime
5 Freight Rates Act, are the highway or territory
6 operators, due to their obligation to accept all freight
7 which is assigned to them while they have to compete
8 with reduced rail rates.

9
10 8. P.11085 -

11 Inquiry as to the total number of operators in the
12 select territory.

13 -----
14 For the reasons given in the answer to inquiry Number
15 6 on page 11059 it would appear that no accurate
16 estimate is possible. The closest estimate would be
17 the addition of the figures given in answer Number 6
18 and the figures given in answer Number 7.

19 9. P.11072 -

20 Inquiry as to the number of firms reporting to DBS from
21 British Columbia in the years 1957 and 1958 and why
22 there was a drop in the number.

23 -----
24 DBS advise that they also sought an explanation of the
25 drop in number and after investigating the matter they
26 concluded that there was an actual drop in economic
27 activity in British Columbia and the reduction in the
28 firms reporting reflects the drop in economic activity
29 in that Province.

30 10. P.11127 -

Inquiry as to the number of licensed inter-city



1
2
3 carriers operating in Canada at the end of 1959.

4 -----
5 Canadian Trucking Associations has no such statistics
6 available to it and DBS advise that their best estimate
7 was 7,800 inter-city operators at the end of 1959. It
8 should be noted that this is an estimate only.

9 11. P.11130-1 -

10 Inquiry as to the number of trucks and semi-trailers
11 operating in the inter-city movement of goods and the
12 net capital investment of the for -hire inter-city
13 carriers.

14 -----
15 Based upon DBS statistics and estimates, it is
16 estimated that there were 27,000 trucks; 18,000 tractor
17 units and 27,000 tractor or semi-trailers. The
18 experience of the Province of Ontario indicates that
19 this should be increased by 25% to bring it up to the
20 present time. As to the net or gross capital invest-
21 ment of the inter-city carriers, on the basis of the
22 DBS figures Canadian Trucking Associations have
23 estimated that the gross value of fixed assets (land,
24 buildings, trucks, trailers, tractors etc.) was in the
25 neighbourhood of \$225,000,000.00 by the end of 1958.
26 The experience of the Province of Ontario indicates
27 that this is about 15% larger at the present time.

28
29 12. P.11203 -

30 Inquiry as to the number of applications for the



1
2
3 purchase of truck firms which were denied by Provincial
4 Authorities.

5 -----
6 Information received from Provincial Association
7 indicates that:-

- 8 (a) The legislation in British Columbia does not
9 require the Motor Carrier Branch to approve
10 company purchases, but does make it necessary
11 for the Superintendent to approve transfers
12 of licenses. Providing that responsibility
13 for the liabilities of the licensee is
14 assured, there would normally be no objection
15 to a transfer. Section 5.20 of the
16 regulations refer.
- 17 (b) The Alberta Highway Traffic Board have not,
18 on any occasion, taken any action to stop the
19 purchase of a truck line, either by some
20 other independent truck line, by a railway
21 truck line, or by a railway company.
- 22 (c) The Saskatchewan Highway Traffic Board are
23 not aware of any applications for purchase being
24 refused.
- 25 (d) The Manitoba Motor Carrier Board are not aware
26 of any rejections of applications to sell or
27 purchase a truck line.
- 28 (e) The practice in Ontario is for all
29 applications for transfer to be referred to
30 the Ontario Highway Transport Board. On



1
2
3 several occasions the Board has referred
4 transfers to a public hearing. The normal
5 practice, however, is not to set them down
6 for a public hearing, but merely to publish
7 them in the Ontario Gazette. If no objection
8 to the transfer is received within 15 days
9 from date of gazetting, the application will
10 be granted, providing the applicant complies
11 with the Board's requirements, which are:

12 (i) A copy of the Bill of Sale, and (ii) A
13 statutory declaration showing liabilities, if
14 any, and how they are to be liquidated.

15 (f) The Quebec Transportation Board has in the
16 past rejected applications for the purchase of
17 trucking firms. This has been done when the
18 permit holder has failed to give the
19 authorized service previous to his sale. The
20 Board has also refused the sale of truck or
21 bus permits to enterprises which have other
22 means of transportation than road
23 transportation.

24 (Example: Case of Saguenay Terminal.)

25 13. P.11211 -

26 Inquiry as to whether or not contracts showing contract
27 rates have to be filed in British Columbia and the
28 manner in which the regulations are applied.

29 -----
30 We are advised by the British Columbia Association that



1
2
3 under paragraphs 8.4 - 8.6 of the regulations contract
4 rates are required to be filed and are open for public
5 inspection.

6 14. P.11371 -

7 Inquiry by Commissioner Mann with respect to the
8 position of Canadian Trucking Associations who oppose the
9 principle of integration and yet take the position that
10 railway companies might receive provincial highway
11 licenses provided the regulatory board finds it to be
12 in the public interest under Section 8(2) of the draft
13 Act.

14 -----
15 The position of Canadian Trucking Associations is that
16 integration is not the real issue. The Association
17 opposes rail entry in principle and the opposition to
18 integration flows from this policy as integration means
19 rail entry. Railways justify truck purchases in part
20 by stating that they consider it necessary to integrate
21 in order to achieve greater economics etc. We have been
22 unable to find any evidence which would support this
23 line of argument and we have pointed out in our brief
24 the reasons why we feel the efficiencies of integration
25 are illusory. Therefore, we are opposed to rail entry
26 into the high way transport field even when it is said
27 to be for the purpose of integration because we believe
28 that no greater efficiency will result; it will permit
29 further rail intrusion into the highway transport
30 industry which we believe is not in the interest of our



1
2
3 industry or of the public.

4 Our draft act is intended to deal with the
5 circumstances of the highway transport industry as
6 we find them today. Section 8(2) together with Section
7 8(3) permit the Board to grant licenses to a railway
8 or its subsidiaries or to approve transfers of
9 authorities to them in instances where it is in the
10 public interest to do so. These sections were
11 necessary because present circumstances are such that
12 despite our opposition Canadian railways have been
13 permitted to enter the trucking field and are now
14 providing a necessary highway transport service in
15 many areas. It would not be possible to restore the
16 firms concerned to independent ownership and therefore
17 provisions must be made for them in the Act so that
18 they may meet the demands for services which by
19 reason of their existence they are best able to
20 provide. We do not feel that the inclusion of such
21 provisions in our draft Act is in any way
22 contradictory to our past or present policy which is
23 to oppose further rail entry into the highway transport
24 industry.

25 15. P.11409 -

26 Inquiry with respect to the exclusion of shipper
27 associations in clause 9 of the Draft Highway Act.

28 -----

29 It is the view of Canadian Trucking Associations that
30 there is no need, in the public interest, to make such



1
2
3 an exclusion. Forwarders and shipper associations are
4 not precluded from collecting freight and arranging for
5 its shipment provided that when the freight is shipped
6 by road transport the carrier is properly licensed.
7 Such associations would not own the goods they ship
8 (if they do own the goods, there is no problem as they
9 may use their own trucks) and if they use road transport
10 service, they should be properly licensed whether they
11 use piggyback service, road transport service or a
12 combination of both.

13 16. P.11589 -

14 Inquiry by Mr. Gobeil with respect to Table 11D in
15 Section 4 of the Canadian Trucking Associations' brief.

16 -----

17 At page 11579 and in the following pages Commissioner
18 Gobeil discussed two of the tables provided in our
19 brief, the table at page 4.11d of the brief and the
20 table at 5.11d of the brief.

21 Mr. Gobeil suggested that the table at 5.11d
22 which compared trucking ton miles per capita by
23 provinces, showed that the trucking industry in
24 western Canada was more developed than in central
25 Canada, particularly Quebec, and that this was
26 inconsistent with the percentages developed from our
27 table at 4.11d by Mr. Brazier which showed that a
28 smaller percent of rail rates were competitive rates
29 in the west than in the east, indicating a relatively
30 undeveloped trucking industry in the west.



1
2
3 Commissioner Gobeil further suggested that this
4 apparent inconsistency could be reconciled by including
5 the statutory grain traffic of the west as a competitive
6 rated traffic instead of excluding it altogether as
7 Mr. Brazier had done.

8 We feel that Commissioner Gobeil's suggestions
9 warranted a detailed answer by us and therefore we
10 have taken the liberty of making a more lengthy answer
11 than might be usual.

12 Firstly as to table 5.11

13 This table is expressed in ton miles and must
14 be interpreted with caution. We used the table to
15 illustrate the relatively undeveloped state of the
16 trucking industry in the Maritimes. We did not intend
17 it as a gauge of the trucking industry's ability to
18 compete with the railways in the various provinces. A
19 better measurement of the development of the trucking
20 industry as a competitor of the railways province by
21 province would be a table which told us how much
22 freight was carried by trucking equipment of the type
23 used to compete with the railways.

24 This equipment is predominantly large capacity
25 equipment of fifteen tons or over. The following table
26 indicates the amount of freight per capita carried by
27 such equipment, province by province.
28
29
30



Freight in tons per capita carried by Private and 'for-hire' trucks of over 15 tons capacity.

Maritimes	.8
Quebec	11.7
Ontario	7.2
Manitoba	1.8
Saskatchewan	3.2
Alberta	5.5
British Columbia	9.7

Source: Motor Transport Traffic Statistics,
National Estimates, 1957.

Here the central provinces are shown on a per capita basis to make much greater use of the type of equipment which is rail competitive than all other provinces except perhaps British Columbia.

This is consistent with the indications of the presence of competition as shown in our table 4.1ld.

Secondly as to Table 4.1ld

The point remaining to be discussed in this table is whether the statutory grain gross traffic should be considered as a competitive rated traffic. It is true that the rate at which this traffic moves is a very competitive rate, in that it is a low rate, but it is also a rate which has been held beyond the grasp of competition by agreement and statute. The presence of this low rate has certainly not been the result of truck competition and to include it as a competitive rate would be to imply the presence of competition in western Canada to be a greater degree



1
2
3 than now exists.

4 17. P.11625 -

5 Inquiry by Commissioner Mann with respect to the
6 problem of deciding a fair rate in certain competitive
7 situations.

8 -----
9 On page 11625 Mr. Magee undertook to give
10 some further consideration to a question put by
11 Commissioner Mann relating to the method of
12 establishing the maximum rate which should be charged
13 by carrier in a monopoly position, and the minimum
14 rate which should be charged by a carrier in a
15 competitive situation in order to avoid a charge that
16 it was indulging in destructive competition.
17 Commissioner Mann pointed out that these rates would
18 vary depending upon whether they were determined on
19 a basis of the experience of the strongest carrier or the
20 weakest carrier. Commissioner Mann's question was
21 should the rates be fixed on a basis of the strongest
22 carrier, the weakest carrier or on an average policy.

23 Maximum rates are applicable only in a
24 situation of monopoly in which case presumably only
25 one carrier is involved and therefore it is only the
26 experience of this carrier which is pertinent. No
27 problem such as that foreseen by Commissioner Mann
28 arises here.

29 Minimum rates are applicable in competitive
30 situations to prevent destructive competition.



1
2
3 Destructive rate competition occurs when a carrier
4 lowers rates below the rates of his competitors and
5 also below his own costs. If the carrier can establish
6 that his costs are lower than the new rate than there
7 can be no objection to the change in rate. Therefore
8 minimum rates must always be established with reference
9 to the experience of the carrier which seeks to give
10 the lower rate. Minimum rates set any other way
11 would result in discouraging efficient carriers from
12 giving the shipper the benefit of their efficiency and
13 would therefore not be in the public interest.

14 18. P.11647 -

15 Inquiry by Commissioner Platt with respect to the
16 movement of wheat in Russia by truck.

17 -----
18 This inquiry has been referred to the Soviet Embassy
19 at Ottawa and if an answer is received prior to the
20 conclusion of the sittings of the Commission, it will
21 be promptly forwarded to the Commission Secretary.

22 19. P.11347 -

23 During the cross-examination of Mr. John Magee it
24 was stated that the intra-provincial components of an
25 extra-provincial highway carrier would be subject to
26 the proposed Highway Transport Act of Canada.

27 -----
28 The decision of the Judicial Committee of the Privy
29 Council in the Winner case allocated these components
30 to Federal jurisdiction. I am instructed to advise the



1
2
3 Commission that notwithstanding the law as it stands
4 to-day, the policy of Canadian Trucking Associations
5 is that the intra-provincial components of extra-
6 provincial undertakings should be under Provincial
7 control and that to achieve this end it is a
8 recommendation of the Associations that the necessary
9 statutory amendments to the British North America Act
10 be made to effect this policy.

11 Now, Mr. Chairman, I wish to thank my
12 learned friend Mr. Fournier for the courtesy of
13 permitting me to precede his presentation. These
14 matters have been outstanding a very long time because
15 of the large spread of the industry and the difficulty
16 of getting some answers.

17 THE CHAIRMAN: Especially from Russia.

18 MR. HUME: It has taken some time to collect
19 some of the information. There were certain other
20 questions asked which were answered at the time or
21 shortly thereafter. I have carefully reviewed the
22 transcripts and I think I now have covered every
23 loose end. As we draw near to the end of our
24 hearings, if there is anything further that my learned
25 friend or the Commission wishes to enquire about I
26 shall be only too pleased to furnish the information.

27 THE CHAIRMAN: Mr. Fournier, you have
28 already made your preliminary statement and you
29 referred to Mr. Harold. Mr. Harold occupies a great
30 place in transportation. He was the responsible



1
2
3 minister, for instance, when the Transport Act of 1938
4 was passed. I think he was also the author of what
5 we hear so much today about, the agreed charge. Of
6 course, he was Chancellor of a very great university
7 of which I happen to be an undergraduate and I knew
8 him as a professor in Halifax.

9 Now, we have been across Canada and we have
10 had submissions from every province but one, the
11 present government of Quebec and now, Mr. Fournier,
12 you are about to make that presentation and we will
13 call on you now.

14 MR. FOURNIER: Thank you, Mr. Chairman.
15 We have deposited with the secretary the French original
16 of the brief but we will proceed, to satisfy the
17 Commission and in order not to complicate matters, in
18 our best English. We hope that everyone will make an
19 effort to understand us.

20 THE CHAIRMAN: Mr. Fournier, you do not have
21 to apologize for your English here.

22 MR. FOURNIER: No, Mr. Chairman, I certainly
23 do not apologize, I'm just requesting an effort from
24 those who do not speak my language.

25 The first witness will be the Deputy Minister
26 of Transport, Mr. Jacques Verreault who I should
27 like to qualify in French.
28
29
30



1
2 M. Verreault est né à St-Jean-Port-Joli en 1906.
3 Il a fait ses études primaires à St-Jean-Port-Joli et
4 à Montmagny, et ses études secondaires au collège de
5 Ste-Anne de la Pocatière, où j'ai eu l'honneur de
6 l'avoir comme un de mes confrères. Il a étudié à
7 la faculté des arts de l'Université Laval, où il a
8 obtenu son baccalauréat en lettres.

9 En 1928, il est entré au service des nouvelles
10 de l'Événement, quotidien de Québec; successivement
11 chroniqueur judiciaire, municipal et parlementaire,
12 puis directeur de l'information.

13 En 1936, il a été nommé gérant de la rédaction
14 à l'Action Catholique.

15 Durant la guerre, il fut chargé d'organiser le
16 service de publicité de la Commission des prix dans
17 la province de Québec. En 1952, nommé par le
18 gouvernement secrétaire général de la Commission des
19 accidents du travail, il fut nommé en 1954 le premier
20 sous-ministre des transports du département des trans-
21 ports et communications. Ce ministère venait d'être
22 créé.

23 En 1958, il fut chargé d'organiser la première
24 exposition de la province de Québec à Paris, événement
25 qui attira au delà d'un million de personnes.

26 En 1959, il était nommé coordinateur pour la
27 province de la visite de Sa Majesté la Reine et du
28 prince Philip.
29
30



1
2
3 I should say, Mr. Chairman, that Mr. Jacques
4 Verreault is the first Deputy Minister of the Department
5 of Transport and Communications because it was founded
6 only a few years ago and he was appointed then. Mr.
7 Verreault is highly qualified to testify but for the
8 time being I think he will read in the statement of
9 the province.

10 JACQUES VERREAULT, called

11 MR. VERREAULT: Mr. Chairman and Commissioners:
12 with your permission I would ask the Royal Commission
13 to follow me in the name of my Minister to thank
14 publicly two distinguished members of the Canadian Bar,
15 Mr. Martineau and Mr. Fournier who represent the
16 government before you here. Had it not been for their
17 unflinching courage and sense of duty it would not have
18 been possible to prepare such a document which is now
19 before us. It is now my great privilege and honour to
20 present to you and with your permission, Mr. Chairman,
21 I shall read in French the letter of transmittal
22 written to you and after that, again, with your
23 permission, I shall simply proceed to read in our
24 presentation in English.
25
26
27
28
29
30



Monsieur Murdoch Alexander MacPherson, C.R., President,
La Commission Royale des Transports au Canada, Ottawa, Ont.

Cher monsieur,

J'ai l'honneur de soumettre à votre Commission
le mémoire du Gouvernement de la province de Québec
concernant les problèmes que vous et vos collègues
avez été requis d'étudier par l'ordre en conseil
C.P. 1959-577, en date du 13 mai 1959.

Ce mémoire, qui n'est pas aussi complet qu'il
aurait été s'il avait été possible de donner plus de
temps à sa préparation, définit la politique du
gouvernement, dont je fais partie, et explique succincte-
ment les raisons qui la lui ont dictée.

Nous espérons que ce mémoire vous aidera à trouver
des solutions équitables aux problèmes actuels du
transport au Canada.

Bien à vous,

GERARD COURNOYER,

Ministre des Transports et Communications.

20458

Québec, le 27 décembre 1960.

*Monsieur Murdoch Alexander MacPherson, C.R., Président,
La Commission Royale des Transports au Canada, Ottawa, Ont.*

Cher monsieur,

J'ai l'honneur de soumettre à votre Commission le mémoire du Gouvernement de la province de Québec concernant les problèmes que vous et vos collègues avez été requis d'étudier par l'ordre en conseil C.P. 1959-577, en date du 13 mai 1959.

Ce mémoire, qui n'est pas aussi complet qu'il aurait été s'il avait été possible de donner plus de temps à sa préparation, définit la politique du gouvernement, dont je fais partie, et explique succinctement les raisons qui la lui ont dictée.

Nous espérons que ce mémoire vous aidera à trouver des solutions équitables aux problèmes actuels du transport au Canada.

Bien à vous,

*GÉRARD COURNOYER,
Ministre des Transports et Communications.*

PREMIÈRE PARTIE

PROBLÈMES GÉNÉRAUX

SECTION 1

La croissance économique du Canada et les transports

1. Les transports sont l'une des industries-clés du Canada. Une industrie des transports en pleine expansion, dont l'efficacité augmente, est vitale pour la prospérité et la croissance continue de l'économie canadienne, et ceci pour deux raisons:

2. Tout d'abord, c'est principalement grâce aux transports que les produits de nos fermes, de nos forêts, de nos mines et de nos usines sont amenés du lieu de production au marché; ils facilitent les mouvements de la population, les déplacements de la main d'œuvre; ils permettent de faire reculer la frontière du Nord et l'exploitation de nouveaux territoires; ils ouvrent la voie à l'échange de marchandises et de services avec d'autres nations. C'est dans la mesure où l'industrie des transports peut procurer au plus bas prix possible les facilités requises que le développement et la prospérité économique du Canada se trouvent affectés au plus haut degré.

3. En second lieu, les transports constituent un des secteurs majeurs de l'économie canadienne; chaque année, en effet, des dizaines de milliers de Canadiens en tirent leur subsistance; ils procurent des bénéfices aux entreprises commerciales et sont une source de revenus pour les capitaux.

4. *Révolution dans le domaine des transports*

L'histoire de l'économie canadienne au cours des cent dernières années nous démontre amplement la façon dont tout un réseau de transport largement répandu a pu contribuer à l'extension de l'économie du pays, alors que l'industrie des transports bénéficiait en retour de la croissance économique de la Nation.

5. Au cours des cinquante dernières années en particulier, de nouveaux modes de transport ont vu le jour. Les anciens modes de transport ont subi de telles transformations en ce qui concerne l'exécution et l'efficacité du service, qu'ils n'ont presque plus rien de commun avec les efforts déployés naguère pour transporter hommes et matériels d'un lieu à un autre. Dans ces conditions, on peut dire qu'au cours des cinquante dernières années, le Canada a subi une véritable révolution dans le domaine des transports, et que cette révolution a eu sur ce secteur de l'économie une répercussion analogue à celle de la révolution industrielle sur les industries manufacturières du Canada au cours de la dernière moitié du siècle précédent.

6. *Obstacles à surmonter*

La mise sur pied d'un réseau de transports moderne, efficace et bon marché, n'a pas été tâche facile au Canada. La nature elle-même a dressé plus d'un obstacle: changements considérables de température, terrains accidentés ou infranchissables, larges étendues incultes, concentration de la population dans un nombre limité de centres urbains et de villes importantes, tous ces phénomènes ont fait que l'arrière pays n'a qu'une population clairsemée. Pourtant en dépit du climat, du terrain, de la répartition inégale de la population, les Canadiens ont réussi à mettre sur pied un système de transport qui peut être favorablement comparé aux meilleurs systèmes de transport dans le monde.

7. Mais, quelque remarquables que soient les résultats, les frais de mise sur pied de l'immense réseau de transports nécessaires au pays, ont été considérables. Au cours des 75 premières années du Canada en tant que nation, la majeure partie des capitaux nécessaires à cette mise sur pied a été constituée par des mises de fonds du Gouvernement, ou par des apports de particuliers encou-

ragés à cet effet par le Gouvernement. Plus récemment un grand nombre de nouveaux genres de voituriers ont fait leur apparition, attirés par la demande d'efficacité toujours plus exigeante, résultat du rapide développement de l'économie canadienne, accompagné de la multiplication et de la dispersion régionale des industries.

8. *Concurrence relative au dollar-transport*

L'apparition d'un grand nombre de nouveaux moyens de transport, avions, camions, automobiles, et plus récemment oléoducs, a été la cause d'une augmentation considérable de la concurrence dans les différents secteurs de l'industrie des transports en vue du dollar-transport. Cette concurrence a affecté de façons diverses les différents modes de transport; le secteur le plus touché a été celui des chemins de fer.

9. Cette situation a eu pour résultat que l'évolution économique au lieu de permettre un meilleur développement des chemins de fer a entraîné d'autres transporteurs dans ce champ d'activité. Une concurrence aiguë s'est produite, rendant plus difficile pour les chemins de fer la lutte avec d'autres moyens de transports, qui, aux dires des chemins de fer seraient d'ailleurs soumis à une réglementation moins sévère leur permettant de jouir d'une plus grande liberté dans la conduite de leurs affaires. Les chemins de fer prétendent qu'ils ont à supporter un grand nombre de charges imposées par les dispositions réglementaires prises par le gouvernement, leur rendant plus difficile la concurrence avec d'autres transporteurs sur le plan des frais des services qui doivent être rendus.

10. Nous traiterons plus complètement des problèmes auxquels les chemins de fer ont à faire face dans leur concurrence avec les autres moyens de transport. Le point à souligner ici est le fait que la croissance de l'économie canadienne a provoqué la création de plus amples marchés pour ces services-transport. Pourtant le fait qu'il y ait un marché progressif pour les services de transport ne permet pas de conclure de façon certaine que les secteurs principaux de cette industrie donneront des résultats également satisfaisants. Les divers modes de voiturage n'ont pas tous des chances égales, car certains d'entre eux peuvent être grevés par la survie de règlements que l'on pourrait qualifier de désuets, et par celle d'une politique des transports qui ne répond plus aux nécessités de l'heure. Ce sont là les arguments mis en vedette par les chemins de fer qui donnent à entendre que leur expansion économique a été ainsi handicapée. Un examen approfondi des problèmes soulevés est donc nécessaire.

11. *Marché intérieur et transports*

Les frais de transport sont inclus dans le prix définitif du produit. Ainsi donc ils influent sur le prix de vente auquel les denrées peuvent être offertes sur le marché. Il est du plus haut intérêt pour les Canadiens de soutenir une industrie des transports efficaces et d'obtenir les prix des plus bas possibles pour les services rendus.

12. En ce qui concerne les ventes sur le marché intérieur, des prix de voiturage élevés se traduiront par des prix élevés pour le consommateur canadien. Les prix élevés des denrées produites par le marché intérieur se solderont par des avantages au bénéfice des fournisseurs étrangers. Ceci est particulièrement vrai pour les maisons de commerce des États-Unis dont l'outillage se trouve situé avantageusement près des plus importants marchés du Canada. Des prix de transport élevés ne permettront que difficilement aux manufacturiers canadiens de lutter contre les importations étrangères.

13. *Exportation et transports*

L'industrie canadienne ne pourra lutter que difficilement dans le domaine de l'exportation si les prix intérieurs de transport restent élevés. La prospérité du Canada dépend dans une large mesure d'un niveau élevé de l'exportation. Ainsi, en 1959 l'exportation de marchandises et de services a représenté un cinquième du produit national brut du Canada (1)

14. Lorsqu'on met les Canadiens en garde contre le danger pour eux de ne pouvoir participer aux marchés étrangers à cause de leurs prix trop élevés, cette mise en garde ne s'applique pas seulement aux facteurs de production intérieure, mais elle vaut également pour les industries du transport, étant

(1) En 1959 l'exportation des marchandises et des services s'est élevée à \$6.7, soit 19.2% du revenu total brut de la nation qui s'élevait à \$34.6, V. « National Accounts, Income and Expenditure 1959 » Bureau de la Statistique du Dominion 1960, p. 20.

donné que l'augmentation des prix si elle n'est pas surveillée produit une augmentation du prix de vente des denrées canadiennes à l'exportation. Plus nos produits coûtent cher par rapport à ceux que les autres pays peuvent offrir sur les marchés mondiaux, plus s'amenuisent les chances de maintenir un niveau élevé d'exportation, si essentiel à la prospérité canadienne.

15. *Frais de transport — facteur des dépenses nationales globales —*

Les prix des transports entrent en ligne de compte dans le total des dépenses globales de la Nation. Le Canada, avec une population de près de 18 millions d'habitants, sur un territoire plus vaste que celui des États-Unis d'Amérique dont la population est dix fois supérieure, assume, par tête d'habitant, une part des dépenses nationales globales beaucoup plus élevée que ses voisins du Sud.

16. L'efficacité de l'industrie canadienne des voituriers, qui ne cesse d'augmenter, ajoutée à la croissance de l'économie du pays, ont permis aux Canadiens de réduire le poids de la dépense nationale globale, dans la mesure où celle-ci est influencée par les prix d'expédition. On peut avoir confirmation de ce phénomène dans le fait que l'activité des transports a subi une baisse proportionnelle à celle qui s'est manifestée dans l'ensemble de l'économie du pays. Ainsi, la proportion des produits bruts canadiens transportés, par rapport à la totalité des produits canadiens, est passée de 9% en 1928 à 8% en 1946, et à 7% en 1959 (cf. les tables ci-dessous). A première vue un pourcentage de 2% peut paraître insignifiant. Il représente pourtant un allègement dans la charge du transport (facteur des dépenses nationales globales) par rapport à la production nationale totale qui dépasse d'environ un cinquième ce qu'elle était au cours des dernières dix années.

*Production nationale brute
sur la base du prix de revient*

Année	Transport \$ Millions	Industrie totale \$ Millions	Transport (pourcent) par rapport à l'industrie
1928	500	5,637	9
1946	865	10,791	8
1959	2,148	30,898	7

Source: Indices des comptes nationaux 1926-1959 et 1959. Bureau Fédéral de la Statistique. Les calculs effectués sur les produits domestiques bruts pour les transports en 1928 ne sont que des approximations.

17. Dès lors, nous pouvons résumer les raisons pour lesquelles une telle amélioration s'est produite; elles tiennent:

a) à l'existence d'un marché intérieur plus considérable qui permet à l'industrie du transport de réaliser des économies

b) aux progrès de la technologie et aux innovations qui ont révolutionné les services de transport au Canada, et augmenté la possibilité pour l'industrie du transport d'offrir aux usagers un service amélioré et plus rapide;

c) à la concurrence qui ne cesse d'augmenter entre les transports privés et les transports publics, aussi bien qu'entre les plus vieux et les plus récents modes de transport;

d) aux modifications mêmes de la structure économique du Canada, point que nous développerons dans cette section aux paragraphes 55 à 65.

18. Les progrès qui ont permis de réduire la charge des dépenses nationales globales dans la mesure où elles proviennent des prix de transport, n'autorisent aucunement à croire que la situation est satisfaisante. Bien au contraire, les Canadiens doivent s'efforcer continuellement de rendre leur industrie du transport plus efficace, d'en réduire le coût, s'il est vrai que notre économie doit continuer de croître rapidement, et si nos industries doivent demeurer un élément de concurrence aussi bien sur les marchés mondiaux que sur le marché intérieur.

19. *Transports. Travail. Revenu et Placement.*

Nous avons déjà noté que l'industrie du transport est également un facteur important de l'économie canadienne en ce qui concerne le travail, les revenus et les placements.

Une personne sur vingt au Canada est employée dans l'industrie du transport;

Un dollar sur treize, qu'il s'agisse de gages, de salaires ou de revenus marginaux sur le plan du travail, provient pour les Canadiens du secteur des transports;

Un dollar sur sept investi dans du capital affaire va à l'industrie canadienne des transports (pour plus de détails V. Table 1 Appendice A.)

20. Une industrie des transports couronnée de succès et dont la prospérité augmente continuellement, peut contribuer dans une large mesure à procurer un emploi rémunérateur à des centaines de milliers de Canadiens, leur donner l'occasion de placements féconds et permettre la création d'industries prospères.

21. *Transports et expansion économique*

Au cours des trente dernières années la progression de l'industrie des transports a été plus rapide que celle de la population du Canada, mais elle a été moins rapide que celle de l'économie canadienne considérée dans son ensemble. C'est ce qui ressort des chiffres suivants couvrant la période de 1928 à 1959: la population a augmenté de 77%, le transport des produits domestiques bruts de 106% en valeur réelle; et, de son côté la production domestique brute totale a augmenté de 163% en valeur réelle (V. pour les détails Table 2 Appendice A.)

22. Les différences entre ces indices-clés de la croissance économique doivent s'interpréter comme étant le signe que:

1. les Canadiens jouissent actuellement, par tête d'habitant et en valeur réelle, d'un niveau plus élevé dans les services de transport que leurs parents de la génération précédente;

2. les industries de transport n'ont pas connu une expansion aussi rapide que l'économie canadienne considérée dans son ensemble.

23. La première conclusion est un signe encourageant du développement économique en général et du progrès de l'industrie du transport en particulier.

24. La seconde conclusion, toutefois, soulève une question fondamentale. Peut-on alors prétendre comme le soutiennent certains que le transport est une industrie en déclin?

25. Nous ne saurions souscrire à cette opinion. Depuis de nombreuses décades et tout particulièrement dans la période d'après guerre, l'industrie du transport considérée comme un tout a atteint de nouveaux records dans le domaine des réalisations; le rendement: services améliorés et plus rapides; de nouvelles occasions d'emplois et l'obtention de revenus plus élevés, et, le développement de nouveaux débouchés plus importants tant pour le travail que pour le capital social. (V. pour les détails Table 3 Appendice A.)

26. A notre avis le fait que l'industrie canadienne des transports n'ait pas progressé aussi rapidement que l'économie canadienne considérée dans son ensemble est un heureux présage pour le développement futur de cette dernière.

27. Cela prouve que l'économie de ce pays a été en mesure de créer les services essentiels de transports requis par une nation hautement industrialisée; à cet effet elle n'a consacré qu'une faible partie de ses ressources à leur mise sur pied laissant une grande partie de ces dernières à la disposition d'autres entreprises de production.

28. Les conclusions que l'on peut tirer de cette analyse sont les suivantes:

1. Au Canada, l'industrie du transport dans son ensemble est une industrie en pleine croissance et non pas une industrie en déclin.

2. Le fait que l'industrie du transport augmente moins rapidement que l'économie générale du Canada est une bonne et non une mauvaise chose tant qu'elle est en mesure de procurer un service efficace et à bas prix. Cette situation a pour conséquence de libérer dans le domaine économique des ressources qui peuvent être utilisées pour la poursuite d'autres activités productrices.

3. Recommander de promouvoir une politique qui viendrait d'urgence au secours de l'industrie du transport, au motif que cette industrie serait en déclin, ne serait pas justifié en fait.

4. Tout au contraire, les faits et les analyses plaident en faveur d'une politique ayant pour but d'aider l'industrie du transport à faire encore de plus grands progrès dans l'avenir que dans le passé. Ce qu'il faudrait c'est l'octroi d'un service meilleur et plus efficace. Le problème ne consiste pas à augmenter la protection de cette industrie, et nous ne pouvons pas davantage compter sur le contribuable pour supporter le fardeau résultant de l'inefficacité du service. En poursuivant cet objectif, nous devons toujours avoir présent à l'esprit qu'il s'agit de l'intérêt national auquel il ne doit jamais être dérogé. Ce point fera l'objet de développements ultérieurs dans la Section 6 par. 246.

29. *Commerce Est-Ouest et politique nationale*

Au cours du siècle dernier, l'économie du Canada a progressé par bonds. A certaines époques une ou deux régions plus importantes se développèrent plus rapidement que le reste du pays (V. pour les détails Table 4 Appendice A.); quelques unes connurent à différentes époques une véritable vague d'expansion rapide. Mais, quelqu'ait été la région qui ait amené l'expansion économique du Canada, l'amélioration économique des unes ou des autres profita largement à toutes les Provinces du Canada.

30. La leçon majeure que nous a donnée le dernier quart de siècle, est le fait que la prospérité du Canada est indivisible.

31. L'économie canadienne se présente comme une chaîne dont la force totale est affectée en grande partie par la force de son maillon le plus faible. Il en résulte que toutes les Provinces du Canada ont un intérêt vital à ce que tous les secteurs du Canada participent au développement économique du pays, afin que les avantages qui en résultent imprègnent largement l'économie entière pour le plus grand bénéfice du Canada tout entier et de toutes ses parties composantes.

32. L'une des exigences fondamentales de la prospérité et de l'équilibre du développement économique du Canada réside dans la croissance des industries et des marchés de l'Atlantique au Pacifique. L'expansion du commerce d'est en ouest et d'ouest en est suit cette croissance économique.

33. Nous voudrions insister sur ce double courant qui favorise le commerce dans les deux sens. Nous voudrions souligner le fait que les industries et les marchés se développent dans toutes les régions importantes du Canada.

34. Nous estimons que le temps est venu d'appeler les choses par leur nom. Il faut considérer les faits et voir si quelques unes des prétentions émises peuvent résister à l'examen à la lumière du développement intense de l'économie canadienne. Il importe:

1. de reconsidérer les vieilles vérités à la lumière de la réalité nouvelle;
2. de rechercher si les opinions fortement ancrées au sujet de ce que l'on « a » et de ce que l'on « n'a pas », ne sont pas périmées par suite des immenses progrès économiques accomplis dans les diverses régions du Canada;
3. de s'assurer du point de savoir si les progrès industriels ont été accomplis dans quelques régions seulement ou à travers le Canada tout entier; et
4. de rechercher si le commerce est-ouest fait obstacle ou au contraire vient en aide à l'expansion nationale.

35. Les arguments mis de l'avant presque depuis les premières années de la Confédération et qui ont été répétés constamment sont ceux que l'on retrouve encore dans les mémoires soumis à la Commission royale, ils se présentent à peu près de la façon suivante:

1. Les provinces de l'est et de l'ouest canadiens ont des marchés limités et peu d'industries. Elles produisent surtout des denrées, des produits de la pêche, du matériel industriel à l'état brut en vue de l'exportation.
2. Les provinces centrales sont largement industrialisées et jouissent d'une certaine protection au Canada. Les autres régions doivent leur acheter des produits manufacturés. Étant donné que les marchandises doivent être transportées sur de longues distances pour pouvoir atteindre les autres marchés du Canada, les provinces de l'est et de l'ouest se trouvent avoir à payer un tarif de fret élevé et des prix élevés pour l'entrée des marchandises.
3. Les provinces de l'est et de l'ouest ont peu d'occasion de manufacturer les produits qu'elles achètent aux Provinces centrales par suite du faible volume de leurs marchés.

4. Les provinces de l'est et de l'ouest seraient moins handicapées si elles pouvaient commercer plus librement avec les autres pays, en particulier avec les États-Unis et si elles pouvaient exporter plus de denrées et du matériel brut, et importer des produits manufacturés à meilleur marché.

5. La politique nationale a contraint le commerce canadien à prendre une direction est-ouest irrationnelle, aux dépens de la population des régions de l'est et de l'ouest du Canada et au seul bénéfice de celle des provinces centrales.

36. Disons pour commencer que la plupart de ces opinions se justifient historiquement. Quelques régions du Canada ont progressé plus rapidement que d'autres : certaines d'entre elles ont des marchés plus importants. D'autres sont plus industrialisées.

37. Le problème n'est pas de rechercher s'il existe des différences d'ordre économique entre les provinces ou si toutes les provinces ont progressé au même rythme. Ce qu'il importe de savoir, c'est si les provinces du Canada n'ont pas toutes bénéficié de la progression économique et industrielle accusée par la nation tout entière notamment depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

38. Or, ce qu'il y a lieu de faire ressortir ici, c'est que, en dépit de quelques interruptions, toutes les provinces du Canada ont bénéficié de la rapide croissance économique du pays. Il y a actuellement plus de gens qui travaillent au Canada (compte tenu des facteurs saisonniers) qu'il n'y en a eu antérieurement, quoique le nombre des chômeurs augmente avec la croissance de la main d'œuvre. Les Canadiens reçoivent des salaires plus élevés et jouissent d'un niveau de vie plus haut que jamais auparavant.

39. L'époque est révolue où les provinces de l'ouest produisaient avant tout des denrées et du matériel brut. Des industries secondaires importantes ont fait leur apparition en Colombie Britannique, grâce en partie à la croissance rapide au marché régional, et en partie à l'heureuse combinaison de facteurs d'ordre économique tels que l'obtention à bas prix de l'énergie hydro-électrique, le transport du gaz naturel par gazoducs, la mise à jour et le développement d'une grande variété de ressources naturelles de haute qualité, et la situation favorable sur l'Océan Pacifique, qui a fait de la Colombie Britannique la porte commerciale du Canada ouverte sur l'Orient.

40. Depuis 1945 la situation économique des trois provinces des Prairies a subi une réelle transformation. La découverte de pétrole et de gaz naturel et la demande de ces produits, tant au pays qu'à l'étranger, ont complètement modifié la structure industrielle de cette région. De nombreuses industries secondaires y ont été établies pour répondre aux besoins de l'industrie du pétrole et du gaz naturel en progression. A son tour cette industrie a stimulé l'expansion et le développement d'industries connexes tirant du pétrole et du gaz naturel leur source de production. En outre, beaucoup d'autres industries secondaires se sont développées grâce à la découverte et à l'utilisation sur le plan économique de nouvelles ressources naturelles, tels que minéraux et produits forestiers. De plus, ces industries secondaires ont connu un accroissement marqué tant de leur capital que des types de produits de consommation, répondant ainsi aux demandes du marché dans la région des Prairies.

41. Le fait que les marchés des provinces de l'ouest aient, à bien des égards, connu un développement plus rapide que celui du reste du Canada, est amplement démontré. L'évolution des marchés régionaux a, à son tour, provoqué l'expansion et la diversification des industries.

42. Bien que les ressources naturelles des provinces de l'est ne soient ni aussi abondantes ni aussi diverses que celles des provinces de l'ouest, la Région Atlantique en dépit des difficultés, a fait avancer à pas de géant leur développement en mettant sur pied un minimum de moyens de transport essentiels, en établissant les communications et l'énergie requises pour l'expansion de son économie, et en encourageant la création et le développement d'industries secondaires. On ne peut qu'admirer la politique arrêtée et poursuivie par les provinces atlantiques pour créer et diversifier leur économie régionale, et pour rester fidèles au principe d'aide à apporter à leur population afin de se rendre service en même temps à elles-mêmes. Les marchés régionaux des provinces atlantiques ont également connu une progression significative au cours de l'après-guerre.

43. Il importe de souligner ici que le Québec et l'Ontario ne sont plus les seules provinces industrialisées du Canada. L'après-guerre a été témoin d'une expansion industrielle remarquable dans d'autres régions du pays, si bien que le Canada considéré dans son ensemble, est de nos jours une nation hautement industrielle. Notre pays occupe le 6ème rang parmi les nations industrielles du monde eu égard au revenu national produit par l'industrie manufacturière, et le 2ème rang pour ce même revenu, mais évalué par tête d'habitant (1).

44. En dehors de toute considération d'ordre politique, le Canada étant dans son ensemble une nation industrielle, on peut se demander si la querelle protectionnisme contre libre échange devrait être discutée en prenant essentiellement pour base les seuls intérêts régionaux. Il est naturel que certaines industries pourvoient largement aux besoins du marché intérieur, et réclament une protection accrue, tandis que celles qui s'adonnent largement à l'exportation réclament la liberté graduelle du commerce.

45. Étant donné que les provinces de l'ouest et celles de l'est s'industrialisent de plus en plus, il nous semble que leurs intérêts se rapprochent de ceux des provinces centrales et du Canada dans son ensemble.

46. Si nous parvenons à assurer aux industries primaires et secondaires une croissance économique continue s'appuyant sur de saines considérations d'ordre économique, nous pensons que notre pays en recueillera le plus grand profit. Le Canada comme pays exportateur ne peut que bénéficier de la levée progressive des barrières douanières, favorisant l'expansion du commerce mondial. Par ailleurs, le Canada dans son ensemble, et la remarque ne s'applique pas uniquement aux seules provinces centrales comme certains l'ont suggéré, doit être suffisamment réaliste pour définir le rang que doivent occuper ses industries secondaires dans son économie générale.

47. Nous sommes absolument certains que ni les provinces de l'est ni celles de l'ouest ne préconiseraient une politique qui ferait toujours des Canadiens des coupeurs de bois et des porteurs d'eau. Le Canada a besoin d'industries secondaires solides, intégrées et diversifiées tant en ce qui concerne la production que les régions où elles pourraient s'établir.

48. Il est hors de doute que si les industries manufacturières sont exposées à une concurrence déloyale, ce fait affectera la prospérité économique de toutes les provinces du Canada. Le Canada est une nation industrialisée et ses industries secondaires méritent tous les encouragements, compte tenu de l'intérêt qu'il a à exporter et compte tenu de ses engagements internationaux sur le plan commercial.

49. Il faut examiner maintenant le dernier point relevé.

50. Nos ancêtres ont décrété que le Canada serait une nation « une » de l'Atlantique au Pacifique. Leurs vues et leur décision ont reçu leur consécration grâce aux réalisations qui se sont produites depuis presque un siècle.

51. S'il est vrai, comme certains le prétendent que le développement de l'économie canadienne dans le sens est-ouest, a été une cause de préjudice pour le pays, on se demande alors comment expliquer les réalisations remarquables qui ont fait du Canada:

1. *la quatrième* plus grande puissance commerciale du monde après les États-Unis, la Grande Bretagne et l'Allemagne de l'Ouest;

2. *la troisième* puissance mondiale sur le plan du commerce international par tête d'habitant, après la Belgique, le Luxembourg et la Suède;

3. *la seconde* puissance mondiale sur le plan du revenu réel et du niveau de vie, après les États-Unis; et

4. *la sixième* puissance industrielle du monde comme nous l'avons vu plus haut. (2)

(1) Canada's industrial development — Half a century of progress by O. J. Firestone *On foreign trade* Department of Trade and Commerce, Ottawa, March 17th 1956, pp. 19 à 22.

(2) *Ibid.*

52. Il est incontestable que les provinces de l'est et de l'ouest ont été handicapées pour la vente de leurs produits agricoles et industriels au Québec et dans l'Ontario, étant donné l'énorme distance qui les séparent de celles-ci.

53. Malgré cela, le progrès rapide du marché canadien et l'expansion des industries secondaires ont contribué à l'augmentation substantielle des demandes de denrées et de matériel industriel brut; des quantités toujours plus considérables de ces produits ont été transportées des provinces de l'ouest et de l'est vers le Canada central. Malgré les distances, et en partie à cause de l'efficacité accrue de notre système de transport, l'échange de marchandises et de services entre les régions du Canada, a réellement augmenté au profit de toutes ses provinces.

54. Le temps est peut être venu de cesser de se plaindre de l'injustice de la Confédération, alors que la population entière du Canada conjugue ses efforts en vue de bâtir un Canada plus grand et meilleur pour le bien-être des habitants de chacune de ses provinces.

55. *Modifications de structure de l'Économie canadienne*

Le Canada a atteint la majorité dans le domaine économique. Les industries produisant des denrées ne sont plus la source principale d'emplois et de revenus au Canada. En 1960 un peu plus de la moitié des travailleurs était à l'emploi des services, et les gains retirés de ces industries s'inscrivaient pour une proportion légèrement supérieure.

56. C'est là une manifestation de la mutation fondamentale de l'industrie au Canada qui devait avoir des conséquences importantes sur l'évolution et la composition même de nos industries du transport.

57. En 1867, année de la Confédération, la moitié environ des travailleurs étaient des travailleurs agricoles, et 1/6 environ était employé dans les manufactures et les services.

58. Vers la fin de la deuxième guerre mondiale, l'agriculture ne représentait plus que 1/4 de la totalité de l'emploi. L'industrie en avait atteint un peu plus du 1/4 et les services des 2/5.

59. Vers 1960 l'agriculture était tombée à 12%; l'industrie manufacturière restait aux environs de 25%, alors que les services atteignaient 52%; les 11% restant représentaient les industries d'utilisation des ressources autres que celles provenant de l'agriculture et du bâtiment (v. Détails Table 5 Appendice A.).

60. Le déplacement qui s'est opéré de la production de denrées en faveur des services a d'importantes répercussions sur l'industrie du transport, en particulier sur les mouvements du fret. Ce dernier a fourni, à son tour la masse de revenus nécessaires aux transports. Si les industries de production de denrées ne se développent pas aussi rapidement que les services, il ne faut pas s'attendre à une extension rapide de l'industrie du transport, car le développement des affaires de cette dernière dépend fortement de celui des industries de production.

61. Il faut avoir présent à l'esprit, si l'on met sur pied une politique du transport, que les transports approvisionnent le secteur de l'économie qui est le moins dynamique dans l'économie générale.

Si l'on doit traiter des causes et non des symptômes qui se rapportent à l'industrie du transport, il faut, alors rechercher quels sont les moyens propres à encourager une production accrue des denrées au Canada, pourvu que cette production soit économique et qu'elle réponde aux exigences d'un marché qui prend de l'extension tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

62. Si, par exemple, le Canada devait poursuivre une politique d'exportation plus agressive et encourager une plus grande production intérieure, il en résulterait une plus grande activité économique de nos industries de production de denrées, ce qui créerait ainsi une augmentation des services de transport. En d'autres termes nous voulons démontrer que la plupart des politiques adoptées dans l'ordre économique, qu'elles aient trait au commerce, à l'industrie, à l'emploi de la main d'œuvre, ont toutes une répercussion importante sur le développement des industries du transport et sur leur prospérité au Canada.

63. D'importants changements se sont également produits dans le secteur de production de denrées et ont affecté l'industrie du transport. Le déclin relatif de l'agriculture et l'augmentation relative qui s'est produite dans l'industrie manufacturière ont entraîné un glissement du secteur des transports de denrées en gros vers celui du transport de marchandises spécifiques.

64. Le secteur manufacturier a également subi un changement significatif par suite de l'accroissement relativement plus rapide de l'industrie manufacturière légère comparé à celui qui s'est produit dans nos industries lourdes.

65. D'autres facteurs liés aux modifications de structure de l'économie canadienne et qui ont eu d'importantes répercussions sur le développement de nos types de transport, impliquent une plus grande décentralisation de nos usines, une concentration et une urbanisation plus considérable de la population, des changements dans la composition de nos marchés intérieurs et extérieurs dans les types d'utilisation de l'énergie (allant du charbon et de l'énergie hydraulique à l'huile et au pétrole) ainsi qu'une plus grande spécialisation industrielle etc. . . .

66. *Les modifications dans les éléments composants de l'industrie du transport*

Les mutations fondamentales de l'économie canadienne, la rapide croissance du marché intérieur et de la technologie ont apporté des changements majeurs dans les éléments composants de l'industrie du transport au Canada, au cours des trois dernières décades.

67. Vers la fin des années 1920, environ 84% du commerce de transport de frêt disponible était effectué par chemin de fer, vers 1933 cette proportion est descendue à 61%, et elle semble devoir décliner encore. Au cours de cette même période, d'autres modes de transport ont eu leur part dans les affaires; les transports fluviaux sont passés de 16 à 20%; les transports par camions et pipelines sont passés respectivement de proportion négligeable, le premier à 13% et le second à 6%. (1) De nombreux arguments ont été proposés pour expliquer la diminution relative de l'importance des chemins de fer et l'importance croissante des autres modes de transport. En fait, la plupart d'entre eux ont trait aux problèmes auxquels les chemins de fer ont à faire face actuellement. Nous traiterons de ces points plus particulièrement dans la dernière partie de ce mémoire.

68. Nous avons été frappés par la souplesse, la rapidité et l'amélioration du service que les nouveaux modes de transport ont été en mesure de mettre à la disposition des usagers.

69. Nous sommes frappés par les avantages dont les plus récents moyens de transport jouissent tant par suite des économies faites sur une large échelle et de la manutention matérielle que par la plus grande divisibilité des formes de transport. Le transport par camions et par avion peut être effectué sur des unités de transport plus petites que celles qui sont utilisées pour le transport par voie ferrée.

70. En ce qui concerne les opérations de camionnage leur croissance dynamique a été expliquée par J. C. Lessard de la façon suivante:

« La rapide expansion des industries légères au Canada a été l'une des principales causes de l'expansion du voiturage motorisé, dont les caractéristiques techniques conviennent de façon idéale au transport de marchandises sur de faibles et de moyennes distances, d'après des horaires rapides, réguliers et souples. Les dimensions des camions et des tracteurs-remorques, soit pour les petits envois soit pour les envois plus considérables jusqu'à concurrence de 20 tonnes, satisfont aux exigences de bien des expéditeurs dont l'exploitation dépend d'une étroite surveillance du stock.

L'exploitation du voiturage motorisé a satisfait à la nécessité d'accroître la fréquence des départs et la vitesse, parce qu'un véhicule automobile peut disposer d'une charge beaucoup plus faible qu'un train, réaliser un retour rapide, respecter des horaires de livraison rapides, assurer le factage et se révéler plus économique par suite de

(1) *Les Transports au Canada*, J. C. Lessard. Étude préparée pour la Commission royale du Canada. Vues d'avenir Ottawa, Nov. 1957, p. 76.

moindres frais d'entretien des terminus et d'exigences moins rigoureuses à l'égard de l'emballage, et le reste.

Le relèvement continu du niveau de vie au Canada est une autre raison fondamentale de la croissance du voiturage motorisé. La forte augmentation de la consommation de fruits et de légumes frais, de viande et de produits laitiers, et le reste, a suscité la demande d'une livraison rapide de la ferme au marché, et de la ferme à la tête des lignes de chemin de fer pour atténuer la possibilité de déchets.

La rapide expansion (surtout depuis la seconde guerre mondiale) des grandes routes, des chemins et des rues a également facilité beaucoup le transport routier. Les entrepreneurs de voiturage motorisé peuvent poursuivre leur exploitation presque partout où il existe une route. Non seulement la longueur des grandes routes du Canada s'est-elle accrue mais aussi leur qualité, ce qui est un élément encore plus important. (1) »

71. A notre avis la concurrence qui s'est établie entre les divers modes de transport a été un facteur essentiel des modifications survenues dans la structure et les éléments composants des industries du transport. Nous croyons que la concurrence entre ces transporteurs a eu plus d'un résultat heureux; le plus important a consisté dans l'amélioration du service et dans l'établissement de prix moins élevés. A notre avis il faut maintenir les divers voituriers, il ne faut pas perdre de vue que l'industrie du transport considérée comme d'utilité publique assume aussi une certaine responsabilité vis à vis de la Nation. Nous reviendrons plus tard sur ce point.

72. *Variations cycliques et à long terme*

La plupart des difficultés auxquelles a eu à faire face l'industrie du transport, et en particulier celle des chemins de fer, tiennent aux innombrables exigences requises de ses services. Elles s'expliquent en partie par les changements que commandait l'obtention d'un rendement maximum de la Nation canadienne, que ce soit au point de vue de l'économie intérieure ou pour répondre aux exigences des acheteurs étrangers.

73. L'activité économique au Canada a subi des fluctuations assez considérables dans la période d'après-guerre. Elles se sont produites en partie à cause de variations cycliques, en partie à cause de changements survenus dans l'économie à long terme.

74. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, l'économie canadienne a connu trois récessions, en 1948, en 1954, et en 1958. Selon certains une autre récession serait en marche.

75. Ces fluctuations économiques périodiques ont réduit le volume du commerce du transport disponible à certaines époques. Cependant, dans les périodes de redressement qui s'en suivirent le volume du commerce du transport a augmenté; il a eu pour résultat, au cours de la période de redressement, de permettre aux industries du transport d'atteindre de nouveaux records.

76. En outre, le Canada a connu des changements économiques à long terme qui ont eu leur répercussion sur le commerce du transport. Certains d'entre eux ont déjà été mentionnés, tel par exemple le glissement qui s'est opéré dans des industries de production de denrées vers les services industriels. D'autres changements à long terme de ce genre comportent des difficultés croissantes auxquelles l'industrie canadienne a dû faire face pour lutter contre les importations en provenance de pays à production massive, tels que les États-Unis et contre ceux qui pratiquent une politique de bas salaires, tels que la Grande Bretagne, l'Allemagne de l'Ouest et le Japon.

77. Cependant, d'autres facteurs ont utilisé l'automation et les nouveaux procédés technologiques, ce qui a eu pour effet de changer les méthodes de production et d'augmenter la productivité.

78. C'est l'action conjuguée de ces facteurs cycliques et de ces changements à long terme qui détermine le volume des demandes de services de transport et en fixe les éléments composants. En s'efforçant de développer une

(1) « Les transports au Canada » par J. C. Lessard Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Ottawa, Nov. 1956, p. 84-85.

politique du transport, il ne faut pas oublier de faire la distinction entre les changements à court terme et les changements à long terme.

79. Les intérêts à long terme de l'industrie du transport et ceux du Canada tout entier risquent d'être mal desservis si l'on adopte une politique d'expédients à court terme pour résoudre ces problèmes. Sans doute, une telle politique pourrait-elle apporter un soulagement temporaire, mais elle ne s'attaquerait pas à la racine même du problème. Ce qu'il faut, ce sont des solutions à long terme plutôt que des palliatifs à court terme.

80. *Avenir de l'industrie du transport*

La question se pose maintenant de savoir quel est l'avenir de l'industrie du transport au Canada.

81. Nous avons passé en revue les opinions exprimées à ce sujet par la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, dont nous extrayons le passage suivant :

« Nous pensons néanmoins que les développements futurs ressembleront en gros, à ceux du passé récent. Dans l'ensemble de l'économie la croissance de l'industrie légère, des mines et des services se poursuivra; l'agriculture et l'exportation diminueront encore en chiffres relatifs, tandis que notre population continuera à se concentrer et à s'urbaniser. A ne compter que ces seuls facteurs, il est certain que la concurrence dans le domaine des transports sera au moins aussi rude dans l'avenir qu'à l'heure actuelle. En outre, la rapidité probable des progrès technologiques futurs contribuera elle aussi à augmenter la concurrence; les divers modes de transport, et surtout les plus nouveaux sont tous loin d'avoir atteint leur limite de vitesse, de capacité et d'efficacité. Il est peu de produits dont on puisse dire aujourd'hui qu'un seul mode de transport leur convient et qu'ils sont par conséquent à l'abri de la concurrence; les perfectionnements que connaîtront dans l'avenir les services de transport aérien, de camionnage et de chemin de fer auront vraisemblablement pour effet d'accentuer davantage la concurrence et d'en établir le champ. » (1)

82. Nous ne pouvons qu'approuver ces conclusions générales. Nous voudrions souligner cependant les difficultés auxquelles le pays doit faire face lorsqu'il fait reposer ses prévisions d'avenir, ses prédictions et sa politique future uniquement sur l'expérience du passé. Sans doute, cette dernière demeure-t-elle un guide appréciable; mais il ne faut jamais perdre de vue que les développements sans cesse plus considérables de la science et de la technologie sont en mesure de provoquer des transformations majeures dans l'industrie du transport au Canada.

83. Les industries du transport sont appelées, à notre avis, à une prospérité maxima si l'économie du Canada progresse rapidement. Cette simple vérité a été reconnue par la plupart des autorités qualifiées dans le domaine du transport. Citons à cet effet les déclarations de E. W. Beatty, Président du C.P.R.:

« Le réaménagement des chemins de fer peut épargner de grandes dépenses, mais il ne peut être en mesure de créer un nouveau trafic; toute nouvelle augmentation de trafic, signe du développement d'un pays et de sa prospérité commerciale, entraîne une augmentation des charges afférentes, au transport pour ce pays. » (2)

84. Il importe de faire ressortir que tous les secteurs de l'économie y compris celui des industries du transport retireront un profit maximum. Il n'est ici question de savoir qui retirera le plus grand profit de l'opération totale.

85. Si nous nous tournons vers l'avenir, nous estimons que la meilleure politique en matière de transport destinée à servir au mieux les intérêts nationaux du Canada, devrait être dynamique, flexible, et tenir compte des changements survenus dans les conditions de l'économie et des progrès de la technologie. Pour parvenir à formuler une politique aussi éclairée en cette matière il faut procéder à des recherches et à une planification plus approfondie dans le domaine des transports. Ces deux points sont exposés à la section 6 aux par. 251 et 252.

(1) Commission Royale d'Enquête sur les perspectives économiques au Canada. Rapport final. Ottawa, Nov. 1957, p. 293.

(2) « Beatty of the C.P.R. » by D. H. Miller-Barstow, Toronto, 1951, O. 79.

SECTION 2

Province de Québec. Progrès économiques et transports

86. La province de Québec a eu sa part de la prospérité générale de l'économie canadienne, elle y a contribué sur le plan matériel. Entre 1949 et 1959 le revenu national (évalué sur la base du revenu personnel) s'est élevé de 12.638 mill. de dollars à 25.940 mill. pour le Canada entier, ce qui représente une augmentation de près de 105%. Les chiffres applicables à la province sont: 3.062 mill. de dollars et 6.337 mill. ce qui représente une augmentation de 108%. (1)

87. Le rapide avancement économique de la province a permis à l'industrie du transport de trouver de nouveaux débouchés qui ont contribué à l'extension de son activité générale; elle a permis en même temps de mettre à la disposition de la population du Québec une plus grande diversité de services toujours améliorés et toujours plus rapides, procurant ainsi à bon nombre de personnes l'occasion de gagner leur vie chez nous.

88. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, le développement de l'industrie du transport dans la province présente beaucoup d'affinités avec celui qui s'est opéré dans cette même industrie dans le reste du Canada. Nous aurons l'occasion de traiter de certains problèmes spéciaux de transport auxquels la province a dû faire face dans la section 5 du présent mémoire, et plus en détails dans la 2ème partie. En traitant ici même de l'aspect général du développement des transports, nous pouvons dire que ces industries, à l'image de ce qui se passe dans le reste du pays, se sont développées un peu plus lentement que ne l'a fait l'économie du pays. Le point de savoir quelles sont les différences qui existent dans la configuration générale de la croissance économique entre la province et le Canada considéré dans son ensemble est plutôt une question de degré que d'orientation.

89. *Croissance des industries de transport. Industries de transport au Canada et dans la province de Québec*

Il semble de toute évidence que les industries de transport ont subi dans la province une poussée légèrement plus rapide que dans le reste du Canada. La différence du taux de croissance entre les industries de transport et les autres industries est moindre dans la province que dans le reste du pays.

90. Les données statistiques établies sur une base provinciale sont moins complètes que celles établies sur une base nationale. Pourtant nous possédons certains chiffres qui illustrent les principales tendances. Nous les résumons ci-dessous et les détails apparaissent à la table I Appendice A.

91. *Situation de l'emploi dans neuf industries-clés et dans l'industrie du transport — Province de Québec*

Entre 1949 et 1959, l'emploi dans le Québec pour des industries ayant 15 employés ou plus a augmenté dans les proportions suivantes:

18.5% pour neuf industries-clés
17.0% pour l'industrie du transport

(pour les détails V. Table 6 Appendice A.)

Au cours de la même période, l'emploi au Canada considéré dans son ensemble et à l'égard d'industries employant 15 ou plus de 15 personnes s'est élevé à:

19.7% pour neuf industries-clés
14.3% pour l'industrie du transport

92. Nous avons antérieurement démontré qu'à notre avis l'industrie du transport au Canada est dynamique et en plein progrès, et non pas comme le voudraient certains une industrie en déclin. Nous considérons que l'industrie du transport, et par là nous visons les moyens de transport principaux: chemins de fer, camions, avions, bateaux et oléoducs est indispensable à notre développement économique, procurant à la population de la province des possibilités accrues d'emploi et d'augmentation du niveau de vie.

(1) Chiffres tirés des Comptes Nationaux 1926-1956, p. 65 et 1959 p. 38. Bureau fédéral de la Statistique.

93. Nous voudrions souligner ici même qu'une industrie de transport efficace est essentielle au bien-être général.

94. Afin de démontrer les affinités réelles existant entre le progrès économique de la province de Québec et l'expansion de son commerce de transport, il importe que nous présentions à cette Commission un sommaire des développements économiques et des réalisations opérées ici dans le domaine des transports au cours de la dernière décade. Nous n'avons recueilli que les éléments de preuve les plus significatifs. (V. pour les détails et les sources Appendice A.)

95. *La population et l'emploi*

La population du Québec s'élevait à 5,106,000 habitants, et la main d'oeuvre à 1,816,000 en juin 1960. Comme le reste du Canada d'ailleurs, la province doit faire face à l'augmentation du chômage mais, contrairement à ce qu'il lui a été possible de faire par le passé, elle a tout de même réussi à procurer du travail à un plus grand nombre de personnes, le tout proportionnellement à l'augmentation de sa population.

96. Nous donnons ici quelques-uns des sommets des progrès atteints par la province de Québec au cours de la période qui s'est écoulée de 1949 à 1959:

1. Notre population est passée de 3,882,000 à 4,999,000 soit une augmentation d'environ 29%

2. L'ensemble des personnes à l'emploi est passé de 1,394,000 à 1,657,000 soit une augmentation d'environ 19%

3. L'augmentation du nombre de la main d'oeuvre féminine a été plus rapide que celle de la main d'oeuvre masculine. Les chiffres suivants indiquent que pour les hommes leur nombre est passé de 1,085,000 à 1,249,000 soit une augmentation d'environ 15%, alors que pour les femmes il est passé de 309,000 à 408,000, soit une augmentation d'environ 32%. (V. pour plus de détails Table 7 Appendice A.)

97. *Augmentation de revenu*

Au cours de la dernière décade la population de la province de Québec a réussi à augmenter substantiellement le niveau de son revenu et son train de vie. Tous les principaux secteurs de la province ont concouru à cette amélioration. Les chiffres ci-après couvrant la période 1949-1959 illustrent ce point.

1. Le revenu total personnel dans la province est passé de 3,062 mill. de dollars à 6,337 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 107%. Si l'on tient compte de l'augmentation du niveau général des prix, le revenu personnel a augmenté réellement de près 60%.

2. Le revenu par tête est passé de \$789 à \$1268 soit une augmentation de près 61% en valeur courante, et de 24% en valeur réelle.

3. Le revenu en argent comptant pour le fermier est passé de 321 mill. de dollars à 421 mill. de dollars soit une augmentation de près de 21%.

4. Le revenu du commerce pour les affaires autres que celles des fermiers et pour les affaires de sociétés non incorporées est passé de 294 mill. de dollars à 466 mill. de dollars soit une augmentation de près de 59%.

5. Le revenu des placements effectués par notre population est passé de 268 mill. de dollars à 535 mill. de dollars, soit une augmentation d'environ 100%. (V. pour plus de détails Table 8 Appendice A.)

98. *Augmentation du placement de capitaux*

Le placement de capitaux, reflet de la rapide croissance économique de la province de Québec, a augmenté substantiellement pour la période de 1949 à 1959, tant en ce qui concerne le capital-affaires que les mises de fonds de capital social, y compris les fonds pour construction d'habitations, pour fondations, et les fonds du Gouvernement.

99. Les chiffres suivants indiquent les sommets des progrès faits au cours de la période qui s'est écoulée de 1949 à 1959:

1. Les dépenses du capital-affaires sont passées de 477 mill. de dollars à 1,262 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 165%

2. Les dépenses en capital social sont passées de 316 mill. de dollars à 872 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 176%

3. Les dépenses totales en capital sont passées de 793 mill. de dollars à 2,130 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 169%. Le montant en capital des frais d'équipement a également augmenté au cours de cette période. Au cours de cette période le montant total des dépenses en capital exprimé en valeur réelle a augmenté 78% (V. pour plus de détails Table 9 Appendice A)

4. Le total des constructions commencées est passé de 24,000 à 36,000 soit une augmentation d'environ 50% (V. pour plus de détails Table 10 Appendice A.)

100. *Croissance des industries de base*

La plupart des industries de la province ont participé au développement économique de celle-ci au cours de la dernière décade. Cette proposition s'est vérifiée non seulement à l'égard des industries de base, mais encore à l'égard des industries secondaires. Nous avons noté plus haut les améliorations apportées au secteur de l'agriculture, en donnant les statistiques concernant l'augmentation dans le revenu au comptant des fermes du Québec.

101. Un certain nombre d'autres industries de base ont enregistré une augmentation significative de leur rendement:

1. La valeur de la production minière est passée de 165 mill. de dollars à 433 mill. de dollars, soit une augmentation d'environ 162%. Compte tenu de la variation des prix, cette augmentation en volume était de 105%.

2. L'énergie électrique produite est passée de 26.3 billions de kilowatts-heure à 44.6 billions de kilowatts-heure soit une augmentation d'environ 70%. (V. pour plus de détails Table 11 Appendice A.)

3. La valeur nette de l'industrie forestière est passée de 448 mill. de dollars à 725 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 62% en monnaie courante et de 29% en valeur réelle. (V. pour plus de détails 10 Appendice A.)

102. *Croissance des industries manufacturières*

Les industries manufacturières de la province de Québec ont fait des bonds rapides au cours de la dernière décade. L'industrie a augmenté rapidement et son activité s'est diversifiée quant aux produits et quant à sa localisation régionale.

103. Les chiffres suivants montrent quelle a été l'expansion de l'industrie manufacturière pour la période de 1949 à 1959;

1. Le nombre des établissements manufacturiers s'élève actuellement à 12,300 dans la province, ce qui représente par rapport aux 11,600 d'il y a une dizaine d'années une augmentation de 6%. Il faut noter que les usines sont maintenant beaucoup plus grandes, beaucoup plus hautement intégrées, et emploient un personnel plus nombreux.

2. Le nombre d'employés dans l'industrie manufacturière est passé de 390,000 à 430,000 soit une augmentation de près de 10%.

3. La valeur brute de la production manufacturière est passée de 3,789 mill. de dollars à 6,850 mill. de dollars soit une augmentation d'environ 174%. Si l'on tient compte du changement des prix le volume d'augmentation s'est élevé à près de 50% (V. pour plus de détails Table 12 Appendice A.)

104. *Diversification des industries manufacturières*

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale nos industries manufacturières ont subi une rapide transformation qui a provoqué le déplacement d'industries utilisant une main d'oeuvre importante, au profit d'opérations hautement mécanisées requérant une mise de fonds substantielle en capital pour leur mise sur pied et pour leur expansion.

105. Il s'est opéré en outre un glissement significatif de l'industrie légère vers l'industrie lourde. C'est là une tendance qui se continue. Elle a des répercussions considérables sur l'industrie du transport au pays étant donné que les marchandises expédiées sont d'un poids beaucoup plus considérable. La diversification de l'industrie en général a entraîné celle de l'industrie manufacturière qui, à son tour, s'est montrée plus exigeante dans l'exécution des services de transport.

106. Les chiffres suivant relatifs à la valeur brute des produits manufacturés entre 1949 et 1957 mettent en lumière les changements qui se sont opérés au sein de l'industrie manufacturière. Ces chiffres indiquent également les différences de taux relatifs à la croissance de quelques-unes de nos industries secondaires principales.

107. Sur 17 groupes d'industries principales, 8 secteurs ont traditionnellement assumé la charge des opérations manufacturières. Ces secteurs comprennent l'alimentation, la boisson, le tabac et ses produits dérivés, le cuir, les textiles, le vêtement, le bois et le papier.

108. Ces industries représentaient en 1949 62% de la valeur brute des produits manufacturés. Vers 1957 la proportion était descendue à 51%, alors que la plupart des industries augmentaient la valeur de leur rendement dans une proportion de 40 à 60% supérieure à ce qu'elle était au cours de la période 1949-1957.

109. Les 9 autres groupes importants d'industries représentant en général l'industrie lourde ont accusé une croissance plus rapide que les 8 secteurs traditionnels. La valeur brute de production de ces secteurs au cours de la même période s'est accrue en général dans une proportion de 100 à 200%. Ces secteurs comprennent: l'imprimerie, la publication et ses activités connexes le fer, l'acier, le matériel de transport, les produits des métaux non ferreux, l'appareillage et les accessoires électriques, les produits minéraux non métalliques, les produits pétroliers (y compris le charbon) les produits chimiques et leurs dérivés, et diverses industries manufacturières.

110. Au cours de la période 1949-1957, la croissance la plus dynamique qui se soit accusée dans la province est celle qui s'est produite dans les secteurs suivants de l'industrie manufacturière (nous exprimons cette croissance en prenant l'augmentation de pourcentage de la valeur brute de la production) cette croissance se traduit comme suit:

Produits pétroliers (y compris le charbon).....	226
Produits de minéraux non ferreux.....	156
Appareils et accessoires électriques.....	134
Produits du fer et de l'acier.....	123
Produits chimiques et leurs dérivés.....	119

111. La croissance beaucoup plus lente des autres industries appartenant au secteur manufacturier (exprimée en prenant l'augmentation du pourcentage de la valeur brute de la production) entre 1949 et 1957 s'établit comme suit:

Produits du cuir.....	17
Textiles et vêtements.....	26
Tabac et produits dérivés.....	56
Alimentation et boisson.....	57
Produits du bois.....	60
Produits du papier.....	60

(V. pour plus de détails Table 13 Appendice A.)

112. *Modifications de structure de l'industrie*

Nous avons expliqué dans la section 1 quelles ont été les répercussions importantes que les modifications de structure de l'industrie ont entraîné dans le commerce du transport considéré dans son ensemble. Nous avons mis en lumière le fait que l'économie du Canada a atteint maintenant un stade où les services industriels sont devenus plus importants comme source d'emploi et de revenu au pays que ne le sont les industries de production de biens de consommation. Cette assertion est-elle également vraie pour la province de Québec?

113. Les chiffres concernant l'emploi et le revenu par secteurs d'industrie donnent une idée moins exacte des données provinciales que ceux ayant trait aux données nationales. En l'état actuel de la science statistique nous ne pouvons présenter en ce qui concerne le Québec des chiffres qui puissent être comparés exactement à ceux établis pour le Canada dans son entier, à la section 1. Cependant, certains chiffres illustrent les tendances récentes des changements qui se sont opérés dans la structure industrielle chez nous.

114. Nous avons combiné les indices d'emploi de 4 industries majeures représentant la production de biens de consommation et ceux de 5 services industriels. Ces indices mettent en valeur l'augmentation du taux de l'emploi dans la province pour une période allant de 1949 à 1959

Quatre industries majeures: forêts, mines, manufactures, construction..... 17.5

Cinq industries de services: transport, entrepôt, communications, autres services d'utilité publique, commerce, finance, assurance, propriété immobilière et autres services industriels.... 36.2

(V. pour plus de détails Table 6 Appendice A.)

115. En soulignant le caractère incomplet de ces chiffres (ils ne comprennent pas par exemple l'agriculture) il faut cependant noter qu'ils mettent en lumière le fait que les services industriels croissent plus rapidement dans la province que les industries de production de biens de consommation. Ceci explique en partie que le taux de croissance des industries de transport soit légèrement inférieur à celui de l'activité économique considérée dans son ensemble. Cela tient à ce que l'activité de l'industrie du transport est intimement liée au mouvement du fret bien qu'une grande partie du commerce du transport soit consacrée au transport de voyageurs.

116. *Population urbaine et centres ruraux*

L'industrie du transport dans la province a également été touchée par le déplacement de la population des régions rurales vers les villes, et par la croissance des centres urbains plus rapide que celle des régions rurales:

1. Entre 1941 et 1956 le chiffre de notre population urbaine est passé de 2.1 millions à 3.2 millions soit une augmentation d'environ 54%.

2. Au cours de la même période notre population rurale est passée de 1.2 million à 1.4 million soit une augmentation d'environ 14%.

3. Pour la même période la population totale est passée de 3.3 millions à 4.6 millions, soit une augmentation d'environ 39% (V. pour plus de détails Table 14 Appendice A.)

4. L'urbanisation croissante de la population provinciale s'est traduite par une demande croissante de moyens de transport d'un type spécial et apte à donner un service plus rapide et plus adapté à ses besoins.

117. *Transport par chemin de fer — Progrès*

Au cours de l'après guerre l'augmentation du transport par chemin de fer, dans la province, a été provoquée par l'augmentation en volume du fret à transporter. Le transport des voyageurs, du fait de la concurrence sans cesse accrue de l'automobile et de l'avion est devenu un facteur de moindre importance par rapport au volume du transport d'ordre commercial effectué dans la province par les chemins de fer. Nous faisons allusion aux problèmes du trafic des gens de banlieue.

118. La croissance du fret transporté par chemin de fer dans le Québec tient principalement à deux faits:

a) la construction de nouvelles voies ferrées dans la région nord qui a permis de mettre à jour des ressources naturelles considérables et de grande valeur, situées dans cette région. Nous faisons allusion à la ligne Québec-Labrador et Côte Nord qui nous a permis de mettre à jour des réserves de minerai de fer de la région du Lac Knob et à celle de Chibougamau qui a facilité l'exploitation d'immenses dépôts de métal non ferreux, et principalement de cuivre, de plomb et de zinc

b) la rapide industrialisation, la diversification croissante et la décentralisation de nos sociétés de manufactures, l'expansion de nos marchés, et la plus grande concentration de population dans les centres urbains.

119. Les signes révélateurs de la croissance de l'industrie ferroviaire dans la province dans la période 1949-1959 sont les suivants:

1. Le nombre de milles de voies ferrées à voie unique est passé de 4,791 à 5,228 soit une augmentation de 9% (1)

(1) L'augmentation était dû en grande partie à la construction des nouvelles lignes Québec-Labrador. Côte nord, Chibougamau et Gagnonville-Port Cartier. En 1958 des lignes à voie unique représentaient 5.096 milles se décomposant comme suit: C.N.R.— 3,186 milles; C.P.R.— 1,583 milles; autres chemins de fer — 327 milles. (Sources: Transport par chemin de fer 1953 IIIème Partie. Bureau fédéral de la Statistique).

2. Le revenu du fret transporté par chemin de fer dans la province en provenance des stations de celle-ci ou chargé à ces stations (ceci comprend les marchandises provenant des ports des lacs et de l'Océan) est passé de 17.6 millions de tonnes (2,000 lbs.) en 1949 à 37.4 millions de tonnes en 1959, soit une augmentation de 112% environ.

3. Le montant total du fret, y compris celui en provenance des États-Unis, objet de manutention par chemin de fer, ainsi que le fret en provenance des stations de la province, ou qui y a été l'objet d'un chargement s'est élevé de 25.8 millions de tonnes à 40.7 millions de tonnes, soit une augmentation d'environ 58%.

4. Le revenu du fret arrivé à destination ou déchargé aux stations de chemin de fer dans la province (y compris les exportations aux ports des Lacs ou de l'Océan) s'est élevé de 19.6 millions de tonnes à 37.5 millions de tonnes, soit une augmentation de 92%.

5. Le revenu total de fret arrivé à destination ou déchargé aux stations dans le Québec ainsi que les livraisons effectuées aux embranchements vers les États-Unis s'est élevé de 26.5 millions de tonnes à 42.7 millions de tonnes, soit une augmentation de 44% environ (V. pour les détails Table 15 Appendice A.)

120. La nature du fret transporté par chemin de fer s'est considérablement modifié au cours de la dernière décade. Actuellement le fret consiste surtout en produits minéraux à transporter sur de longues distances alors que les produits agricoles et forestiers sont devenus de moindre importance pour les chemins de fer. De son côté, le volume du fret des produits manufacturés a subi une certaine augmentation qui s'est fait sentir principalement à l'égard des produits manufacturés en provenance d'autres régions du Canada et en provenance de l'étranger.

121. Les traits saillants des modifications survenues dans le transport du fret dans la province pour la période 1949-1959 sont les suivants:

1. Le revenu du fret des produits agricoles s'est élevé de 8%, tandis que celui du fret déchargé baissait d'environ 13%, ceci veut dire que la majeure partie des produits agricoles de la province est sortie de la province et qu'il s'est produit une concurrence croissante entre les chemins de fer et les autres transporteurs à l'égard des marchandises périssables.

2. Le revenu du fret des produits minéraux chargés dans la province a augmenté d'environ 189%; celui du fret déchargé d'environ 144%, ceci veut dire qu'un plus grand nombre de produits minéraux ont été expédiés hors de la province par rapport à ceux qui ont été traités ou utilisés.

3. Les produits forestiers chargés dans la province sont en déclin d'environ 41% tandis que ceux qui y ont été déchargés n'ont diminué que d'environ 22%. Ceci confirme en partie le fait qu'il s'est produit une diminution du volume de la production du bois dans la province au cours de la dernière décade et en partie aussi le fait que la concurrence du transport par camions a été active.

4. Le revenu du fret des produits manufacturés chargés a augmenté d'environ 8%; celui du fret déchargé d'environ 31%. L'augmentation plus rapide du tonnage déchargé provient en partie de l'importance croissante prise par le pétrole et les produits de l'acier dans l'économie de la province, alors que la majeure partie de ces produits est originaire du Québec et de l'étranger (V. pour plus de détails Tables 16 et 17 Appendice A.)

122. *Grand-roules et rues — Progrès*

Nous avons actuellement dans la province un peu plus de 50,000 milles de routes, dont 33,000 sont pavées. Comparé au 20,000 milles de routes existant en 1940, ceci représente une augmentation d'environ les 2/3.

123. Le Gouvernement a mis à l'étude un vaste programme de développement de grand-roules. On travaille pour mettre sur pied un réseau d'auto-roules conduisant de Montréal à Toronto, à Québec et à Sherbrooke. La province de Québec a conclu un accord avec le Gouvernement fédéral au sujet de l'établissement de la route Trans-Canada traversant notre territoire.

124. Les centres urbains ont à faire face à d'importants problèmes de circulation. Il est indispensable qu'il existe de meilleurs moyens de transport à l'intérieur même des villes, entre les villes et leurs faubourgs, et des voies d'accès plus faciles aux centres métropolitains.

125. Le Premier ministre prenant la parole au Conseil consultatif de l'Association des hommes d'affaires à Montréal le 19 novembre 1960, fit remarquer que: « la congestion est encore effroyable dans le centre des villes, et que les artères périphériques se sont révélées nettement insuffisantes.

126. Le Premier ministre exposa un important programme de développement des autoroutes et des ponts pour le centre métropolitain de Montréal, programme destiné à promouvoir l'extension croissante de cette région, et à décongestionner la circulation. Bien que la construction d'autoroutes et autres voies de communication à l'intérieur des centres urbains relève pour une large part de la compétence des autorités municipales, la province de Québec est de plus en plus disposée à prêter son concours à tout programme ordonné et sérieux ayant en vue le développement d'un réseau de transport urbain adéquat en liaison avec un système de grand-routes s'étendant largement dans toute la province.

127. *Transport par camion — Progrès*

Le camion considéré comme moyen de transport a pris une importance considérable, car, après la guerre il a été en mesure de faciliter les communications de façon appréciable dans la province. Cette tendance a été favorisée par le fait qu'un camion peut satisfaire à des exigences particulières: moindres frais pour l'établissement du commerce de camionnage, modifications changeantes de notre économie, transformation de produits de haute valeur par des industries manufacturières exigeant des conditions spéciales de transport, rapidité dans l'exécution du service, réduction de la manipulation, transport à domicile etc. . . .

128. Les renseignements recueillis au sujet de l'augmentation du commerce de transport par camionnage dans la province sont moins complets que les chiffres concernant l'exploitation des chemins de fer. Pour montrer les progrès accomplis ici par le camionnage, nous ne pouvons que nous référer aux renseignements recueillis par la Commission du Transport et les autres agences du Gouvernement québécois.

1. Le total des camions enregistrés au bureau des permis de la province est passé de 91,500 en 1949, à 190,400 en 1959, soit une augmentation d'environ 108%.

2. Le total des camions et tracteurs de louage, dûment enregistrés à la Commission des Transports est passé de 9,800 en 1949 à 15,800 en 1959 soit une augmentation d'environ 61%.

3. Le total des remorques de camions dûment enregistré à la Commission des Transports est passé pour la même période de 1,600 à 7,200, soit une augmentation d'environ 350%.

4. Le total des camions avec remorques, et le total des tracteurs dûment enregistrés à la Commission des Transports est passé de 11,400 à 23,000 soit une augmentation d'environ 102% (pour plus de détails V. Table 18 Appendice A.)

129. Nous avons pu recueillir quelques renseignements mis à jour sur le nombre de types de camions et sur les opérations de camionnage, qui couvrent la période 1957-1959. Ils proviennent des relevés de la circulation routière dressés par le Bureau fédéral de la Statistique.

130. Voici quelques traits caractéristiques du commerce du camionnage dans la province de Québec:

1. En 1959, 158,000 camions au total ont été enregistrés. Sur ce nombre 144,000 étaient des camions de transport privé, 14,000 étaient loués. Le nombre des camions privés s'élevait à 34,000 pour le camionnage interurbain, à 74,000 pour le camionnage urbain, et à 36,000 pour les camions de ferme.

Le nombre total de camions s'est élevé de 148,000 en 1957 à 154,000 en 1958 et à 158,000 en 1959. (v. pour plus de détails Table 19 Appendice A.)

2. En 1958, les camions enregistrés, et circulant à l'intérieur ou à l'extérieur de celle-ci, couvraient au total 1.4 billion de milles. Les camions loués parcouraient 292 millions de milles, et les camions privés, environ 1.1 billion de milles.

3. Le tonnage total de marchandises transportées par tous ces camions s'élevait à 117 millions dont 28 millions étaient transportés par des camions de louage et 89 millions par des camions appartenant à des entreprises privées.

4. Le total net en tonnes-milles parcouru s'élevait à 3.7 billions dont 2 billions ont été transportés par des camions de louage, et 1.7 billion par camions privés. Le fait que le nombre des camions de louage transportant cette masse de marchandises soit de beaucoup inférieur à celui des camions privés s'explique par leur plus grande capacité d'utilisation, et les distances plus grandes qu'ils sont aptes à couvrir par rapport à ces derniers.

131. Les chiffres suivants illustrent la plus grande efficacité des camions de louage comparée à celle de camions appartenant à une entreprise privée:

Pourcentage de capacité d'utilisation:

Camions de louage, 58.2%

Camions privés allant de 22.5% pour les camions de ferme à 41% pour les camions de transport interurbain

Poids moyen transporté (tonnes-milles divisés par le nombre de milles parcouru avec charge):

De louage, 9.1 tonnes

Camions privés allant de 1.1 tonne pour les camions de ferme à 4.3 tonnes pour les camions de transport interurbain.

Proportion du total de milles parcourus à vide:

Camions de louage, 24.5%

Camions privés allant de 47% pour les camions de transport interurbains à 72% pour les camions de ferme.

132. Le camionnage chez nous est en grande partie régional. Ceci ressort des chiffres suivants qui couvrent le camionnage provincial et interprovincial, ainsi que la circulation internationale effectuée par des camions enregistrés en cette province en 1958:

Poids des marchandises transportées:

Circulation dans la province, 44.1 millions de tonnes

Circulation interprovinciale et internationale, 3.6 millions de tonnes.

Total net de tonnes-milles:

Circulation dans la province, 1.7 billion.

Circulation interprovinciale et internationale, 1.0 billion

(V. pour plus de détails Table 21 Appendice A.)

133. La différence s'explique en particulier par ce fait que les camions transportant des charges pour le commerce interprovincial et international, parcouraient de bien plus grandes distances par charge et devaient faire payer un prix moyen plus élevé. Ceci s'applique particulièrement aux camions de louage. (V. pour plus de détails Table 22 Appendice A.)

134. *Transport par eau — Progrès*

Le transport par eau a progressé par bonds exactement comme le transport terrestre, le volume du tonnage des marchandises manipulées dans nos ports et provenant de toutes les parties du monde est de plus en plus considérable. Quelques-unes de ces marchandises ont été chargées et déchargées dans les ports de la province, tandis que d'autres ont été transitées par la voie maritime du St-Laurent. L'achèvement de la voie maritime du St-Laurent a contribué largement à l'utilisation croissante des ports:

1. En 1959 le chiffre total du tonnage dans nos ports s'est élevé à 53.7 millions de tonnes alors qu'entre 1952 et 1954 il n'était que de 30.7 millions.

2. Le chiffre total du tonnage dans les ports de la province s'est élevé à 53.7 millions de tonnes. 23.1 millions représentaient le tonnage domestique; 30.6 le tonnage étranger. 20.5 millions de tonnes de ce tonnage étranger étaient chargés dans la province, et 10.1 y étaient également déchargés. (V. pour plus de détails Table 23 Appendice A.)

135. Cet accroissement de nos activités portuaires a largement contribué à augmenter le volume du transport au bénéfice des chemins de fer, des entreprises de camionnage et des autres modes de transport.

136. *Transport aérien et oléoducs*

Bien que l'augmentation du transport aérien et du transport par oléoducs dans la province dépasse de beaucoup le cadre de ce rapport, nous voudrions souligner cependant l'importance attachée par notre Gouvernement à ces deux modes de transport plus récent et qui sont indispensables au développement équilibré et solide de l'économie de notre province.

SECTION 3

Province de Québec.— Politique d'expansion économique

137. Nous sommes convaincus que l'expansion d'une industrie de transport vraiment efficace est une condition essentielle de la croissance future de la province de Québec et du Canada tout entier. L'expansion de cette industrie est donc en grande partie liée à celle de l'économie générale. C'est un fait dont il faudrait toujours tenir compte lorsqu'on veut mettre sur pied la politique à suivre en matière de transport. On devrait avoir constamment à l'esprit la pensée qu'une telle politique participe en cette matière aux efforts immenses accomplis par les Gouvernements pour relever le niveau du bien-être de la population et lui donner les meilleures chances de réussite.

138. La position du Gouvernement et de sa politique économique au sein de l'économie canadienne a été décrite dans les termes suivants par le Premier Ministre de la province:

« La province de Québec a marqué d'une empreinte solide non seulement la culture et les traditions du Canada, mais encore l'économie de la Nation. Notre immense prospérité naturelle, la richesse de nos ressources humaines, ont contribué au bien-être du Canada tout entier, et permis à cette province de prendre sa place parmi les grands centres commerciaux du monde... »

« La province de Québec est actuellement engagée dans une nouvelle étape d'expansion; sa croissance économique et sociale doit graduellement atteindre de nouveaux sommets grâce non seulement à ses énormes ressources naturelles et humaines, mais encore au rôle qu'elle est appelée à jouer au sein de la Confédération et du monde libre en général.

« Le Gouvernement de la province de Québec a créé un Conseil économique pour contrôler les tendances de l'économie et agir en qualité d'organe consultatif du Gouvernement et du monde des affaires, en indiquant les voies et moyens aptes à assurer la stabilité, et à permettre de réaliser un développement intelligent et ordonné de nos ressources. Nous ne pouvons plus nous contenter d'improvisation dans le développement de notre économie, à une époque comme celle-ci où les structures économiques et sociales subissent de violents soubressauts étant donné que les valeurs traditionnelles maintenues jusqu'ici dans bien des domaines sont l'objet de revalorisation et de révision constantes pour pouvoir faire face aux progrès de la science et de la technologie.

« La réorganisation du Ministère du Commerce de la province de Québec se fait en rapports étroits avec le Conseil économique; il sera entièrement doté de toute une gamme de services répondant aux désirs de ceux qui voudraient dans l'avenir investir des capitaux dans notre province.

« Nous sommes pleinement conscients des besoins de ceux qui désirent s'établir dans la province de Québec, et participer à notre expansion. Ils doivent savoir avant tout qu'ils sont assurés d'être ici les bienvenus et que leurs désirs pourront être satisfaits.

« Les services du Ministère du Commerce sont prêts à leur donner tous renseignements et avis sur les disponibilités des ressources, marchés, main d'oeuvre, et sur tout ce qui peut être nécessaire à l'établissement de nouvelles industries. Ces services ministériels se tiennent à la disposition de tous les intéressés pour leur donner tous renseignements leur permettant de s'établir dans la province de Québec en toute sécurité et confiance.

« La population de la province de Québec aspire à de plus hauts niveaux de vie et de culture et pour le Canada, à rehausser de façon positive et active tous les éléments qui font d'un pays une nation. Les habitants de cette province ont montré combien ils étaient des citoyens actifs et des associés précieux au sein de la Confédération canadienne; tout en exigeant leur part véritable dans la prospérité de la Nation, ils continueront à faire tout ce qu'ils pourront pour conserver un Canada vraiment canadien. » (1)

(1) Hon. Jean Lesage Premier Ministre de la Province de Québec, « La place de la Province de Québec dans l'économie mondiale », discours prononcé au National Conference Board, The Canadian Club and The Empire Club, 13 octobre 1960, p. 4, 10 et 11.

139. Le Gouvernement est actuellement engagé de façon active dans l'accomplissement de sa mission à savoir: encourager une plus grande croissance et une plus grande diversification de l'Économie. Nous estimons devoir énoncer brièvement les objectifs principaux de cette politique.

140. *Objectif 1 — Croissance économique constante*

Le Gouvernement considère comme une de ses tâches primordiales d'encourager la croissance économique constante de la province pour le plus grand bien de tous ses habitants, celui des grands centres urbains, des petites villes et des villages et des régions rurales.

141. *Objectif 2 — Planification et recherche*

Nous pensons que l'ensemble des objectifs d'expansion et d'assainissement économique pour le plus grand bien de la population peut être mener à bonne fin grâce à une planification sérieuse et à des travaux de recherche efficaces utilisant les plus grandes compétences de notre pays.

142. *Objectif 3 — Nouvelle organisation administrative*

La province de Québec avait besoin d'une nouvelle organisation gouvernementale plus apte à mener à bien cette nouvelle tâche; ce qui a conduit à la création d'un Ministère des Ressources naturelles, et d'un Conseil de planification et d'expansion économique.

143. *Objectif 4 — Accroissement de l'industrie lourde*

Une plus grande diversification de l'industrie est essentielle au parachèvement d'un meilleur équilibre dans le développement de la province et dans l'établissement d'une industrie lourde plus importante. Nous croyons que cette diversification pourrait être réalisée si nécessaire avec l'aide financière du Gouvernement provincial.

144. *Objectif 5 — Intensification du traitement des matériaux bruts*

La province intensifiera le traitement des matériaux bruts pour permettre à la population québécoise de retirer le plus grand profit possible, sur la base de la production économique, de l'utilisation des ressources naturelles.

145. *Objectif 6 — Décentralisation territoriale de l'industrie*

Pour assurer la prospérité continue de la province et permettre à sa population répartie sur un plus vaste territoire de retirer de plus grands profits, il importe de procéder à une décentralisation de l'industrie et de répartir les forces industrielles sur une plus large étendue.

146. *Objectif 7 — Participation plus active de la population*

Nous désirons encourager la population à participer de façon plus active qu'elle ne l'a fait jusqu'ici au développement économique, à celui des ressources, et à celui de l'industrie. La population de notre province devrait également compter pouvoir occuper des postes-clés au niveau technique et administratif dans les entreprises incorporées. On devrait lui permettre également d'opérer des placements plus considérables dans les entreprises provinciales.

147. *Objectif 8 — Intensification de la coopération fédérale-provinciale*

Le développement économique d'une province peut être mieux réalisé si le Canada tout entier est en pleine expansion et en pleine prospérité. Pour atteindre cet objectif, nous sommes prêts à coopérer entièrement avec les autres gouvernements provinciaux et avec le gouvernement fédéral. Nous croyons qu'une politique économique générale et judicieuse a encore un long chemin à parcourir pour créer un climat favorable permettant aux industries de transport d'étendre leur domaine d'activité. Ceci permettrait de trouver plus aisément la solution des problèmes à long terme qui se posent pour cette industrie. Nous pensons que le Canada tout entier et nous-mêmes, sommes en mesure de mettre sur pied une politique sérieuse du transport partie intégrante de la politique économique générale, si nous réussissons à dégager un ensemble de principes réalistes, et si nous parvenons à les appliquer aux problèmes des transports en les adaptant aux variations des circonstances économiques.

148. Cet ensemble de principes pouvant servir de guide au développement de la politique du transport au Canada et dans les provinces fait l'objet de notre étude à la section 6. Avant de les examiner, nous estimons devoir rappeler certaines considérations fondamentales ayant trait aux problèmes de l'industrie du transport et plus particulièrement de celle des chemins de fer.

SECTION 4

Transports.— Considérations fondamentales

149. Nous abordons maintenant les problèmes généraux de l'industrie du transport au Canada. Nous désirons tout d'abord présenter les vues de la province de Québec, en faisant ressortir celles qui à notre avis constituent des considérations fondamentales quant aux problèmes des transports au Canada.

150. Les difficultés relatives au transport tiennent, semble-t-il, à deux ordres de facteurs: les uns viennent de la nature, les autres tiennent au fait de l'homme.

151. Ceux qui viennent de la nature: longues distances, terrains accidentés, variations de température, sont les éléments de notre vie quotidienne. Pour en venir à bout, il nous faut être mieux renseignés sur les difficultés auxquelles nous avons à faire face, et mieux connaître les moyens les plus efficaces pour les surmonter.

152. Ainsi: si notre trafic vient à diminuer parce qu'un certain aérodrome est plus souvent qu'un autre paralysé par le brouillard, le remède ne consiste pas à bâtir à cet endroit un aérodrome plus grand et plus perfectionné, mais bien à bâtir un autre aérodrome dans un autre endroit où les conditions atmosphériques seraient meilleures. Il faut également établir des moyens de communication plus rapides pour faciliter la circulation entre l'aérodrome et la ville qu'il dessert.

153. Ce que nous voulons dire par là c'est que les membres d'une agglomération peuvent bénéficier d'un meilleur service de transport si on utilise au maximum les divers modes de transport en tenant compte des exigences de la nature, c'est-à-dire dans notre hypothèse des conditions atmosphériques.

154. Les difficultés qui tiennent aux Canadiens eux-mêmes sont d'un autre ordre. Nous avons entrepris de bâtir une Nation en dépit des obstacles que nous avons rencontrés. Ainsi que nous l'avons démontré à la section 1, nous avons assez bien réussi. Mais au fur et à mesure de l'extension du pays, et en toute justice et équité à l'égard des populations de toutes les provinces du Canada, nous avons dû adopter une politique économique essentiellement variable suivant les provinces. Cette politique semble avoir été adoptée dans l'intérêt supérieur de la nation. Les opinions diffèrent sur ce que l'on doit entendre par là; elles ne sont pas les mêmes pour tous les gouvernements; elles s'opposent pour le monde du capital et celui du travail; elles diffèrent suivant qu'il s'agit des consommateurs ou des producteurs. En ce qui concerne le domaine du transport elles tiennent à la diversité même des moyens de transport.

155. En règle générale la politique économique nationale formulée au Canada s'est traduite par un compromis des intérêts en conflit. A quelques exceptions près dues à la mobilité des événements politiques, notre philosophie fondamentale s'est traduite par un « vivre » et un « laisser-vivre »; et par l'esprit de compromis.

156. La politique de compromis dans le domaine du transport a réussi à apporter quelques soulagements à nos difficultés. Cependant une telle politique faite uniquement de compromis ne s'est jamais attaquée au coeur même du problème; elle a pu parfois aller trop loin étant tributaire des intérêts qui prévalent dans les diverses régions, dans les industries ou au sein des gouvernements.

157. Le Gouvernement de la province de Québec croit qu'une politique tempérée dans le domaine des transports est chose recommandable.

158. Nous voulons aborder ce problème du transport dans un esprit très large de compréhension et non avec des idées préconçues. Nous ne saurions condamner la politique actuelle en cette matière et la considérer comme dépassée, tant que son efficacité n'aura pas été vérifiée, et que l'on n'aura pas découvert d'autre politique plus prometteuse.

159. Nous recherchons avant tout des solutions constructives à nos problèmes de transport, solutions qui se recommanderaient d'elles mêmes à la population du Canada tout entier et à celle de notre province.

160. Un nouvel état d'esprit se manifeste dans la population de notre province:

161. Elle désire accélérer le développement économique de sa province.

162. Elle entend faire reculer notre frontière du nord, et intensifier le développement de nos centres urbains, qu'ils soient importants ou non.

163. Elle désire aussi un accroissement du nombre des industries qui soient en même temps mieux intégrées et plus diversifiées.

164. Elle entend développer les ressources naturelles dans l'intérêt supérieur de la province et dans celui du Canada tout entier.

165. Elle désire augmenter l'embauchage, les sources de revenu, le bien-être social et le niveau de vie de toute la population.

166. Nous abordons les problèmes de l'expansion économique chez nous sous un nouvel angle. Nous estimons que les buts poursuivis pourront être menés à bien grâce à une planification sérieuse, à des recherches plus approfondies, et à la possibilité de formuler une politique économique réaliste. Nous sommes prêts à partager notre bien-être avec ceux qui nous aideront à le développer, en tenant compte toutefois des intérêts primordiaux de la population québécoise.

167. En ce qui concerne le problème du transport, nous ne pouvons pas ne pas approuver les judicieuses remarques faite il y a déjà quelque temps par Sir Edward Beatty, président du C.P.R. lorsqu'il disait:

« Autrefois chez nous, les problèmes de transport ont été résolus sous la pression politique ou sous la pression de l'opinion publique. »

Sir Edward suggérait en outre que si le Canada voulait rechercher une solution vraiment plus durable, il lui faudrait traiter le problème « en partant des données d'une économie nationale sérieuse sans envisager aucun autre angle quelconque. » (1)

168. Tout problème relatif au transport doit être, à notre avis, examiné à la lumière des huit données fondamentales suivantes qui s'imposent.

169. *Expansion équilibrée du transport*

Il existe une sorte de sentiment général voulant que l'ère des chemins de fer soit révolue et que le transport par route s'impose. C'est là une interprétation par trop étroite. C'est même semble-t-il prendre une attitude négative. Nous voudrions en proposer une plus sérieusement réaliste.

170. Les chemins de fer nous ont aidé à faire le Canada. Dans la mesure où peut le prévoir la présente génération, et à moins que les moyens de transport ne subissent une véritable révolution, nous aurons besoin des chemins de fer pour nous aider à faire un Canada plus grand et meilleur.

171. Les mots prononcés par Sir Edward Beatty, il y a environ un quart de siècle, restent aussi vrais de nos jours qu'ils l'étaient alors:

« La contribution des chemins de fer canadiens à l'expansion du Canada a été significative. Les chemins de fer devraient être maintenus dans un état qui les mette en mesure de continuer leur précieux apport, et d'être, si possible un puissant facteur de rétablissement de la prospérité dans ce pays. » (2)

172. La géographie du Canada est telle qu'il est impossible à notre époque de concevoir un autre mode quelconque de transport qui puisse remplacer complètement les chemins de fer. Ce qu'il faut, c'est procéder à un ajustement des divers modes de transport, en fonction des changements de la technologie

(1) E. W. Beatty, K.C., LL.D., « The Case for Railway Unification », Address to The Canadian Political Science Association Montréal, May 22, 1934, p. 2.

(2) *Ibid.* p. 2, 3.

et des transformations sociales. On a construit et amélioré au cours des vingt dernières années un nombre considérable de milles de routes, utilisées par des millions d'automobiles. L'avion accomode chaque année un nombre croissant de voyageurs. Les transports par bateau ont augmenté de façon considérable avec le développement plus large des affaires, dû à l'achèvement de la voie maritime du Saint-Laurent. Ces divers modes de transport doivent s'imbriquer les uns dans les autres de façon que chacun d'eux puisse être utilisé le plus économiquement possible.

173. *Chances de concurrence*

Afin de faciliter et d'assurer l'ajustement d'un mode de transport par rapport aux autres, il faudrait que chacun d'eux ait le maximum de chances d'entrer en concurrence avec les autres. Une telle situation donnerait le maximum de protection contre la rigidité et l'inflexibilité; elle éviterait aux usagers des services de transport de subir les conséquences de pratiques déloyales, et garantirait une amélioration continue de la technologie.

174. *Utilité publique et intérêt national*

Le transport n'est pas seulement une affaire. Une économie qui veut se développer de façon vivante doit être dotée de services de transport de tous genres. Des régions aussi diverses que celles de notre pays doivent avoir l'occasion de développer leurs ressources sans être handicapées par de fâcheuses combinaisons. C'est pourquoi l'intérêt national commande que toutes les régions du pays soient dotées de services de transport adéquats, et que toutes les industries utilisant efficacement les ressources du pays, soient en mesure de croître et de se développer dans un climat économique favorable. La notion d'intérêt national sera traitée à la section 6 paragraphe 249.

175. *Service, Efficacité, Frais minima*

Le pays tout entier doit être doté de services de transport; ces services devraient avoir le maximum d'efficacité pour les industries. Il faut procéder constamment à des améliorations, moderniser l'outillage, et mettre au point toutes autres conditions essentielles par des recherches technologiques poussées, et par planification. Ces services pourront alors être prestés à des frais minima. Il faut améliorer les techniques de gestion et accroître l'éducation professionnelle du monde du travail, tous facteurs destinés à s'harmoniser aux nécessités de l'heure, à augmenter l'efficacité, et à maintenir les frais à un niveau assez bas.

176. *Iniquités et Injustices*

Il faut essayer de faire disparaître les iniquités et les injustices dans le domaine du transport. La rapide croissance d'un pays entraîne des complications inévitables lorsque l'on essaie de satisfaire ses besoins. Il est impossible de donner satisfaction à tous les secteurs à la fois. Nous devons cependant, nous attaquer au problème avec vigueur et imagination pour écarter les pires iniquités et redresser les plus grandes injustices.

177. *Coordination et Intégration*

Il est indispensable de coordonner les nombreux éléments de l'industrie du transport de façon à pouvoir utiliser au maximum les avantages qu'ils comportent, et à amoindrir en même temps leurs conséquences fâcheuses. Selon certains esprits cette nécessité commande l'intégration sous le contrôle de tel ou tel agent, les chemins de fer par exemple. Ceci risquerait d'établir la prédominance d'un des modes de transport sur l'autre. C'est là une chose à éviter. Il faut permettre l'ajustement et l'efficacité dans la croissance recherchée. La concurrence est, semble-t-il, le meilleur moyen de nous protéger contre cette prédominance. Il faut éviter autant que possible de commettre les mêmes erreurs que celles commises dans le passé et qui ont été si éloquemment dénoncées en 1934 par Sir Edward Beatty dans les termes suivants:

« Nous sommes allés de l'avant pour créer de nouveaux modes de transport, pour donner plus d'importance aux anciens, sans cesser pourtant de prendre en considération les rapports qui s'établissent entre eux ou ceux que l'un d'eux peut avoir avec la structure économique du pays tout entier. Il en est résulté des frais généraux qui ont pris des proportions atterantes. » (1)

(1) *Ibid.* p. 20.

178. *Transport et Expansion économique*

Un réseau efficace de transport est indispensable à la croissance économique continue de notre pays, et à une plus grande expansion industrielle; il permet de faire reculer notre frontière du Nord. A certaines époques le transport précède le développement économique; à d'autres il suit les exigences réelles du marché. Il est plus facile de créer les moyens de transport lorsque leur nécessité est clairement établie, ce qui rend l'opération rentable. Mais, le problème auquel la province de Québec, et les autres provinces du Canada doivent faire face est que si l'on ne réussit pas à établir des moyens de transport appropriés, l'expansion d'une grande partie de notre région Nord sera considérablement retardée.

179. Nous avons conscience du fait que nous ne pouvons nous attendre à ce que les entreprises de transport, publiques ou privées, supportent la totalité du coût de création des services de transport dans les secteurs nouvellement développés, mais dont l'avenir économique demeure incertain dans cette période de formation. Nous estimons que toute nouvelle entreprise régionale ou industrielle, étant donné les exigences qu'elle impose dans le secteur du transport, devrait être étudiée d'après son utilité non seulement en fonction des intérêts du transport lui-même, mais encore en fonction de la collaboration qui doit exister entre les Gouvernements provinciaux et le Gouvernement fédéral, en vue de rechercher la meilleure solution pour la réalisation de l'intérêt qui s'attache au meilleur développement économique futur de la région et du Canada tout entier.

180. *Philosophie du transport*

La conception philosophique fondamentale du transport devrait consister à assurer le maximum de service au minimum de frais, et une adaptation convenable de chaque mode de transport à son milieu propre. Il ne suffit pas de croire qu'un agent de transport peut faire disparaître un service qui n'est pas rentable. Il se peut que ce service soit essentiel à l'Économie et qu'aucun autre agent de transport ne puisse l'exécuter aussi bien. A cet égard on peut prendre comme exemple les services de trains de voyageurs. Une philosophie plus positive est celle qui s'efforce d'utiliser tous les moyens disponibles pour mieux réussir dans ce domaine.

SECTION 5

Province de Québec — Problèmes du transport

181. Le problème des transports dans la province de Québec est venu de notre géographie physique et économique, du type de ressources dont nous disposons, de l'évolution industrielle et sociale et des mesures inappropriées prises pour établir le type de système de transport qu'exige une région en rapide croissance.

182. Les transports jouent un rôle-clé dans le développement économique de la province. Ce sont eux qui permettent la distribution des produits, l'accès d'un volume considérable de marchandises aux marchés sans cesse grandissant, le transbordement des marchandises dans nos principaux ports tels que Montréal, Québec, Sorel, Port Alfred, Trois-Rivières, Baie Comeau et Sept Îles.

183. Étant donné la croissance rapide de notre population, le fait que cette dernière s'urbanise de plus en plus et qu'elle jouit d'un niveau de vie élevé, obligeait à procurer aux passagers des avions, trains, autobus et automobiles, des moyens de transport plus nombreux.

184. La province de Québec, étant donné sa situation géographique, a largement bénéficié sous le rapport de la distribution au Canada, du trafic des marchandises expédiées en transit par les autres régions du Canada ou par les pays d'outre-mer.

185. Les chemins de fer ont été construits dans notre province pour faciliter les mouvements des marchandises. Des ports, des routes et d'autres moyens de communication ont également été créés. Et, alors que la province bénéficiait de ce mouvement de marchandises et de voyageurs en provenance

d'autres régions du Canada et de l'étranger, elle devait, à son tour contribuer largement à la croissance générale de l'économie canadienne et à l'expansion du réseau général des transports.

186. L'importance d'un réseau croissant de moyens de communication pour l'économie de la province, en particulier le transport routier a été mise en valeur par la Commission royale d'Enquête sur les problèmes constitutionnels établie par la province de Québec, dans les termes suivants:

« La route, principalement, constitue une condition essentielle au développement de tous les secteurs de l'économie. Les agriculteurs profitant de routes nombreuses et praticables en toute saison pour le transport de leurs produits, la plupart de nature périssable, et qui exigent d'être livrés rapidement à destination. La colonisation ne peut s'effectuer que si la pénétration du territoire et l'établissement des colons sont rendus possibles par un bon réseau routier. Les industries forestières et minières exigent des voies de communication avec les régions les plus éloignées de la province. Le transport du bois demande des chaussées solides et à l'abri des intempéries, tandis que l'exploitation minière, qui s'étend sur des territoires éloignés, nécessite l'ouverture de centaines de milles de chemin.

« De bonnes routes sont aussi indispensables à l'expansion du commerce et de l'industrie. Le transport des produits bruts et manufacturés s'effectue de plus en plus par camion. On utilise également la route pour la vente et la livraison des articles de commerce. Un réseau routier de premier ordre est de plus indispensable au maintien et au développement du tourisme, qui occupe déjà une place importante dans l'économie du pays, (les statistiques nous apprennent que la proportion des touristes voyageant par automobile s'élève aujourd'hui à 80%). La vie sociale, enfin, et l'éducation profitent toutes deux des avantages que procure la route. C'est surtout le développement prodigieux de l'automobile depuis le début du XX^{ème} siècle qui a fait des routes un élément essentiel de la prospérité d'un pays. La circulation des automobiles sur les routes de la province a plus que quintuplé depuis 1926: elle a atteint en 1952 617,000 véhicules sans compter la circulation des voitures de toutes sortes en provenance de l'extérieur. » (1)

187. Bien qu'ayant réalisé d'importants progrès dans la province de Québec, cependant nous nous heurtons en ce qui concerne l'expansion du réseau routier, (V. section 2), à un certain nombre de difficultés. Ces dernières ont été décrites par M. J. C. Lessard comme étant propres au Canada tout entier, dans les termes suivants; ses remarques peuvent également s'appliquer aux problèmes des transports, particulièrement aux autoroutes. Ce sont des difficultés auxquels nous avons à faire face ici:

« La plus grande partie de nos routes actuelles ont été tracées et aménagées il y a 20 ou 25 ans. Quoiqu'elles fussent suffisantes à cette époque-là elles ne le sont plus aujourd'hui, tant s'en faut. Le nombre, la rapidité et le poids des véhicules ont, depuis quelques années, rendu un fort pourcentage de ces routes désuètes pour le rôle qu'elles sont destinées à jouer, même pour la densité actuelle du trafic, à plus forte raison pour les exigences futures. La multiplication des accidents de la voie publique, la hausse des frais d'exploitation des véhicules, l'extension du temps de voyage et, cela va de soi, l'encombrement témoignent de toute évidence de leur insuffisance. De plus, la forte augmentation du transport par véhicule automobile que l'on prévoit pour l'avenir, surtout du transport par camions commerciaux, rend nécessaire, semble-t-il, de grandes améliorations des routes, si nous ne voulons pas que le freinage de cet essor ait des répercussions nuisibles sur l'ensemble du pays. En fait, on a prédit que le voiturage motorisé s'étendra plus rapidement que l'essor économique de l'ensemble du pays, quoique l'on prévoie de grandes variations entre les régions. » (2)

(1) Rapport de la Commission royale d'Enquête sur les problèmes constitutionnels Province de Québec, 1956, vol. I, p. 234, 235.

(2) « Les transports au Canada ». Rapport par J. C. Lessard à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Ottawa, nov. 1956, p. 126, 127.

188. Les progrès accomplis dans la mise sur pied de notre économie régionale et du réseau de transport convenable, n'ont pas été réalisés sans difficultés. Voici quelques-uns des facteurs qui ont contribué aux difficultés propres au domaine du transport.

189. *Géographie physique*

La province de Québec se compose de quatre régions principales:

1. Le Bas Saint-Laurent.
2. La région des Apalaches.
3. La région des Laurentides.
4. La région du Nord.

(V. document « A »)

190. Le Bas Saint-Laurent est une région de terres basses très fertiles. C'est dans cette région que la plus grande partie de notre population s'est établie en premier; c'est là également que la croissance économique a été la plus rapide de même que celle de centres urbains importants tels que Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Hull et autres agglomérations urbaines qui sont devenues d'importants centres industriels tels que Sorel, Magog, Granby et Valleyfield. C'est dans cette région que notre réseau de transport est le plus fortement concentré, spécialement les chemins de fer.

191. La région des Apalaches qui fait partie de la province, est formée surtout de terrains montagneux, généralement moins fertiles que ceux du Bas Saint-Laurent, mais qui comprennent cependant un certain nombre de superficies cultivées. La population de cette région est surtout rurale, et on n'y trouve que des petites villes et des villages.

192. Les ressources forestières sont particulièrement importantes dans cette région; elles fournissent à notre population des revenus supplémentaires, et sont une contribution appréciable à l'économie de la province. Cette région renferme quelques centres miniers importants qui ont leurs difficultés propres dans le domaine des transports. C'est ainsi que les mines d'amiante de Thetford ont à résoudre le problème du transport de grosses quantités d'amiante depuis la mine située à l'intérieur du pays, vers les ports du Saint-Laurent, en grande partie en vue de l'expédition à l'étranger. Les mines de cuivre de Murdochville doivent, de leur côté faire face aux difficultés du transport de grandes quantités de produits venant de l'intérieur des terres jusqu'à Gaspé en vue de leur expédition par bateau ou chemin de fer vers Montréal aux fins de raffinage et autres traitements.

193. La région est également un centre d'industries actives réparties sur un certain nombre de petites agglomérations et dont les produits sont vendus non seulement dans la province mais encore dans tout le Canada et à l'étranger. De plus, elle est avantageusement connue des touristes surtout les environs de Gaspé; elle contribue sans cesse à l'accroissement du tourisme.

194. La région des Laurentides est en grande partie montagneuse elle comporte quelques poches de terres agricoles fertiles, tel que l'Abitibi et les régions du Lac Saint-Jean. Ses ressources principales consistent en d'immenses réserves forestières, en dépôts de minéraux, en ressources hydrauliques qui ont doté le Québec d'une puissance hydro-électrique considérable produite à bas prix et qui est appelée à prendre dans l'avenir un développement encore plus intensif.

195. La multiplicité des ressources naturelles a doté cette région de solides assises qui ont permis le développement de l'industrie de la pulpe, du papier et du papier-journal, et le traitement du minerai. En outre, un certain nombre d'industries secondaires importantes se sont développées en particulier dans la partie sud de cette région à raison de sa proximité de Montréal, marché principal.

196. La pêche, la chasse et les sports d'hiver attirent particulièrement les touristes dans cette région qui est devenue le centre touristique par excellence pour toute la région de Montréal et celle de Québec.

197. La région du Nord est cette partie située au-dessus d'une ligne passant à l'extrémité nord de la région de l'Abitibi. La richesse principale de cette

région consiste en réserves importantes de minerai de fer et de titane, dont les plus connues sont celles du Lac Knob et de l'Ungava, en gisements miniers en particulier de cuivre, de plomb, et de zinc, dans la région de Chibougamau, du Lac Metagamie et du Lac Albanel, et en importantes ressources forestières sur presque toute son étendue. Ces dernières attendent toujours pour se développer d'être dotées de facilités de transport; dont certaines sont en cours d'exécution et d'autres seulement à l'état de projets. La région comporte quelques poches de terres cultivées fertiles qui sont destinées à se développer.

198. La croissance de cette région dépend en outre de l'exploitation de ses ressources en fonction de l'expansion des marchés à l'intérieur de la province, au Canada et à l'étranger. Les distances énormes qui existent entre les sources de production et les marchés constituent le principal obstacle au transport dans cette région. Les chemins de fer étant un des modes de transport les plus économiques sur les grandes distances, le développement de la région du Nord dépend dans une large mesure de celui des chemins de fer.

199. Le Saint-Laurent est l'un des facteurs géographiques importants qui a fait naître de graves problèmes de transport. Il partage la province en deux: le nord et le sud. Il est une source de richesse pour tout le pays. Grâce à lui de grandes quantités de marchandises ont pu être expédiées à l'intérieur du Canada et au delà des mers. C'est pour nous le mode de transport le plus économique. Sa canalisation a encore augmenté son potentiel d'utilisation.

200. Le transport par eau le long du Saint-Laurent a permis le développement des ressources naturelles non seulement des régions qui bordent le fleuve, mais encore de celles situées à l'intérieur des terres grâce à l'utilisation d'autres moyens de transport. Citons notamment l'exploitation des réserves de minerai de fer de la région du Lac Knob, et les transports des minerais de fer vers le port de Sept Îles. Le Saint-Laurent a permis le développement en directions est et nord élargissant ainsi les assises de notre expansion économique.

201. Pourtant le Saint-Laurent n'a pas été qu'une source de richesse; il a constitué une barrière entre le nord et le sud de la province. Deux voies ferrées longent le fleuve, l'une au nord l'autre au sud. Deux grand-routes suivent également la rive du Saint-Laurent au nord et au sud.

202. Le dédoublement des voies de communication a créé une concurrence remarquable entre le C.N.R. et le C.P.R. qui exploitent chacun une ligne à voie unique. Par ailleurs les chemins de fer et les entreprises de camionnage opérant sur les routes nord et sud du fleuve sont entrés en concurrence.

203. La barrière que représente le Saint-Laurent, a créé dans le domaine du transport des situations anormales; c'est ainsi que si on veut utiliser la route la plus courte pour aller de Québec à Montréal, il faut commencer par traverser le pont de Québec et prendre ensuite la route sud.

204. Le Saint-Laurent constitue donc un obstacle à toute tentative pour relier entre elles les diverses régions économiques de la province de Québec; il en est ainsi par exemple, quand il s'agit de relier les régions du Bas Saint-Laurent à celles de Baie Comeau et de Sept Îles en plein développement.

205. *Géographie économique*

Le développement économique et social du Québec a été commandé par le genre de ressources disponibles et par l'aptitude de la population à surmonter les obstacles de la nature: montagnes, fleuves et climat.

206. L'agriculture et l'artisanat ont été au début de notre croissance économique les principales sources d'emploi et de revenu.

207. La seconde étape de notre expansion a été marquée par la croissance d'un certain nombre d'industries secondaires qui, bénéficiant des améliorations de la technologie et des ressources en matériaux bruts disponibles chez nous, produisaient des biens de consommation de haute qualité, à des prix défiant toute concurrence. Ces biens pouvaient être vendus sur le marché canadien alors en pleine croissance, ainsi qu'à l'étranger. Nous faisons allusion ici en particulier à la croissance des industries textiles et des industries du caoutchouc.

208. La troisième étape remonte au début du XX^{ème} siècle avec le développement de nos nouvelles ressources en minerai, la production de l'énergie hydro-électrique à bon marché, une utilisation plus efficace de nos ressources forestières. Nous avons été en mesure de mettre sur pied d'importantes industries qui ont mis à profit nos ressources en matériaux bruts et ont pu produire à bas prix. Cette expansion s'est consolidée ultérieurement grâce à une production intensive et à une diversification des industries manufacturières; celles-ci ont alimenté le marché de la province, celui du Canada et des États-Unis et celui des pays d'outre-mer.

209. Au début de notre expansion la population était concentrée dans les régions agricoles les plus fertiles. A cette époque la ville de Montréal s'agrandissait rapidement et devenait non seulement un port important, mais encore un centre industriel et commercial de premier ordre. Cette situation devait à son tour permettre à un grand nombre de villes et de villages de moindre importance situé dans le voisinage de Montréal, de se procurer les produits disponibles sur le marché.

210. La moitié environ de notre population est concentrée dans le Grand Montréal. Toutes les grandes villes: Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Hull et Sorel, par exemple sont situées dans un rayon de 200 milles de Montréal. Se trouvant dans la partie sud-ouest de la province, ces villes absorbent la majeure partie de son marché.

211. Montréal domine le tableau étant donné sa situation géographique centrale. Elle est située à la jonction des principales voies navigables — le Richelieu, l'Outaouais, et par le Saint-Laurent, les Grands Lacs. Montréal est un centre important de répartition et de transbordement des marchandises. Le taux du transport vers Montréal est devenu un facteur primordial pour les affréteurs québécois; c'est par lui qu'ils sauront s'ils peuvent ou non rivaliser avec d'autres concurrents sur le marché de Montréal.

212. *Urgence des problèmes de transport*

Les quatre régions principales de la province sont dotées de ressources naturelles différentes. La densité de leurs populations respectives, le degré et la diversification de leurs industries manufacturières et les dimensions de leurs marchés sont essentiellement variables. Dans le domaine des transports, les besoins diffèrent à l'intérieur de chaque région. Si nous voulons serrer de plus près les difficultés propres à chacune de ces régions en matière de transport, il ne faut pas seulement considérer le tableau d'ensemble, mais s'attacher à résoudre les problèmes spéciaux de chaque agglomération et de chaque industrie principale.

213. Envisageons par exemple les problèmes de transport sur la rive sud. Cette région est assez peuplée, mais ces ressources naturelles sont uniquement l'agriculture, le minerai et la forêt. Étant donné la pénurie des ressources naturelles de la région sud-ouest, nous avons créé des industries secondaires. L'extension du réseau de transport a facilité cet état de choses faisant de l'industrie manufacturière de cette région l'une des plus grosses industries en dehors de Montréal.

214. Si nous nous déplaçons vers l'est, le pays devient plus pauvre. Les industries manufacturières sont largement essaimées et les marchés locaux plus réduits. Certaines parties de cette région où les ressources forestières jouaient un rôle important dans notre développement économique ont pris une importance secondaire par suite de l'épuisement de ces ressources.

215. Au Nord la structure de l'économie est plus importante. On y trouve des ressources naturelles de grande valeur que nous sommes tout juste en train d'ouvrir au commerce. Ce n'est qu'au cours des dernières décades que ces nouvelles richesses ont vu le jour, et que des quantités sans cesse plus considérables de produits forestiers et minéraux ont pu être dirigés vers le sud pour leur utilisation au Canada et à l'étranger. Les progrès de la technologie et de l'industrialisation mondiale laissent présager un avenir immense pour cette partie de la province.

216. Des progrès ont sans doute été accomplis grâce à de nouveaux moyens de transport qui ont permis l'exploitation des ressources de la région. Toutefois, nous sommes fermement convaincus que ces nouveaux moyens de

transport ne sont pas encore en mesure de satisfaire aux ressources toujours croissantes que cette région du Nord peut mettre à la disposition des marchés mondiaux, à des prix défiant toute concurrence, et sur une échelle de plus en plus grande.

217. Pour résoudre les difficultés de transport de la région Nord, il faut procéder à une planification qui tienne compte de la diversité de ses ressources et de ses principaux produits, mines, forêts, énergie hydraulique. Il faut tenir compte également de la proximité de ses ressources et de leur situation géographique par rapport aux ressources et aux besoins d'autres régions.

218. Si l'on considère le problème du transport sous un angle plus large, il semble qu'il ne puisse être résolu si l'on se contente de favoriser une industrie aux dépens d'une autre. A notre avis la solution réside dans la création de moyens de transport aptes à satisfaire aux besoins de chaque industrie, de chaque région, de chaque collectivité.

219. En exposant à la section 3 la politique gouvernementale nous avons mis en relief que l'un de ses objectifs devait être une plus grande décentralisation et une plus grande diversification des industries secondaires. Nous pensons que cet objectif ne peut être atteint que si des moyens de transport adéquats sont mis sur pied à cette fin.

220. Nous n'ignorons pas qu'il n'est pas toujours facile de mettre sur pied tous les moyens de communication désirables. C'est une tâche qui demande de grands efforts, entraîne de nouvelles dépenses, et requiert de la part des industries manufacturières, des municipalités et des gouvernements provincial et fédéral une certaine ingéniosité, l'élaboration d'un plan arrêté et la volonté d'aboutir. Il nous semble cependant que tous les secteurs de notre collectivité devraient s'efforcer de créer un réseau de voies de communication répondant à nos besoins et aux objectifs visés; ce réseau devrait être efficace et économique.

221. *Problèmes du transport par voie ferrée*

Les premières lignes de chemin de fer construites dans la province étaient situées le long du Saint-Laurent dans les régions agricoles les plus fertiles du sud-ouest. La région du Nord ne s'est développée que plus tard lorsque la population s'est établie sur des terres cultivables fertiles et que les ressources naturelles de la région ont commencé à être exploitées. A notre avis la province même dans les régions les plus anciennes est parfaitement équipée en voies ferrées. Les améliorations requises consisteraient plutôt à la doter de services meilleurs et plus économiques et à les étendre à d'autres localités.

222. Nous estimons cependant qu'il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne les communications ferroviaires existant actuellement dans la région nord. Ainsi, il existe une route directe Québec-Chicoutimi, autoroute de 120 milles, tandis que si l'on veut aller de Québec à Chicoutimi par chemin de fer la distance est de 227 milles. Il en est de même en ce qui concerne le trajet Abitibi-Montréal. A notre avis la région de l'Abitibi aurait tout avantage à avoir une voie directe vers Montréal. Ceci permettrait le développement des ressources agricoles et naturelles de cette région et la vente d'une quantité de plus en plus considérable de ses produits sur le marché de Montréal. Quelques soient les changements à apporter au tracé de la voie ferrée, cette région a besoin de services de chemins de fer plus efficaces.

223. Nous avons à faire face dans la région nord à de grosses difficultés de transport. Ainsi que nous l'avons noté dans cette section, la multiplicité des ressources naturelles de cette région dépend pour son développement de l'expansion des voies ferrées qui la doteraient d'un service efficace et à bas prix; ce service pourrait être doublé par celui des entreprises de camionnage.

224. De nombreuses voies ferrées ont déjà été construites pour pénétrer dans la région nord; mais les progrès accomplis jusqu'ici ont été par trop sporadiques. Il faudrait à notre avis établir dans cette région un réseau ferroviaire complet capable de relier en un seul système les différents embranchements construits jusqu'à maintenant.

225. *Problèmes de transport par camion*

Depuis 1920 environ, l'industrie du camionnage a progressé par bonds. Elle a rendu des services appréciables, en doublant les services de transport par voie ferrée et en entrant en concurrence avec eux.

226. Après la guerre la province de Québec a considérablement étendu son réseau de grand-routes, ainsi que nous l'avons noté à la section 2. L'industrie du camionnage a donc été en mesure de procurer des services plus considérables aux diverses agglomérations et aux plus petites villes et villages situés dans la région, et ayant une faible densité de population. Elle a permis le transport de quantités accrues de produits agricoles, minéraux et forestiers depuis leur lieu d'origine jusque vers les marchés, et en retour elle a permis le transport des produits manufacturés. Ainsi, le camionnage a contribué pour une grande part à augmenter la souplesse des facilités de transports disponibles, complétant ainsi celles données par voie ferrée, par avion ou par voie fluviale.

227. La croissance de l'industrie du camionnage dans certaines régions (Apalaches et Laurentides) a été facilitée par la topographie; l'utilisation du camion revient à moins cher que celle d'autres moyens de transport. Il en est ainsi du transport des matériaux bruts des mines de cuivre entre Murdockville et Gaspé.

228. Le développement rapide de nos villes et cités a provoqué une recrudescence des besoins de services de camionnage. L'industrie du camionnage a su répondre à ces besoins.

229. L'expansion de l'industrie du camionnage a fait naître une vive concurrence entre elle et les chemins de fer pour le transport de marchandises. Le camion est un mode de transport efficace sur de courtes et moyennes distances.

230. La structure industrielle sans cesse changeante, l'accent mis sur l'industrie manufacturière, le glissement qui s'opère de l'industrie légère vers l'industrie lourde et enfin la décentralisation industrielle sont les facteurs qui ont favorisé l'expansion de l'industrie du camionnage. Les raisons majeures de ce développement tiennent à ce que le transport par camion est plus sûr et plus rapide; il permet la livraison à domicile, réduit les charges de main d'oeuvre et procure des services à des prix relativement bas qui sont établis en fonction des frais de transport et de main d'oeuvre, lesquels représentent l'ensemble des charges des opérations.

231. Dans le Québec l'industrie du camionnage dont le volume n'a cessé d'augmenter a été considérablement favorisée par la construction de grand-routes plus larges et meilleures. Ainsi, a été construit à grands frais le Boulevard Talbot pour réduire la distance qui sépare la ville de Québec de la région de Chicoutimi, en plein développement. Une route directe a également été construite pour relier Montréal à la région de l'Abitibi, facilitant ainsi la rapidité de transport de marchandises jusqu'aux marchés des centres urbains situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la province.

232. Le gouvernement est actuellement en train de construire une grand-route allant de Forestville à Sept Îles. Des agglomérations qui, jusqu'ici, ne pouvaient être atteintes que par voie fluviale ou aérienne, sont désormais desservies par camion.

233. Le gouvernement a également contribué à la construction d'auto-routes dans le Grand Montréal et dans la région de Québec. Le transport des marchandises à l'intérieur des autres centres urbains a été considérablement facilité.

234. Les nouvelles activités du gouvernement de la province ont contribué à l'essor du camionnage lui permettant de donner ainsi un service plus efficace à la population.

235. L'industrie du camionnage qui ne se trouve pas comme celle des chemins de fer handicapée par d'énormes frais généraux, a pu lutter plus efficacement dans le domaine des transports pour le plus grand profit de la population du Québec.

236. *Éléments des problèmes de transport au Québec*

Les quatre modes de transport: chemin de fer, camion, avion et bateau ont connu un progrès rapide, bien que celui-ci se soit opéré à des taux différents. Deux d'entre eux se sont fait une lutte sévère créant des difficultés économiques pour les chemins de fer et les camions.

237. A notre avis, le fait qu'il y ait un problème des transports au Québec s'explique par un développement un peu au hasard et par un manque de planification des moyens de transport. A cela s'ajoute que l'on semble ne pas avoir tenu suffisamment compte des exigences sans cesse croissante et multiples de services de transport au plus bas prix possible.

238. Nous estimons que la concurrence entre les divers modes de transport est une bonne chose, à condition qu'elle ait lieu sur une base loyale et que les moyens de transport créés répondent efficacement et effectivement aux besoins des agglomérations sans faire double emploi entre eux. En cette matière il n'y a rien dans la province qui ne puisse être allégé par l'établissement d'un programme équilibré, par une juste coordination du système de transport, et par une politique adéquate pratiquée par les gouvernements provincial et fédéral et par l'industrie même du transport.

239. Un tel programme ne peut être mis sur pied qu'en partant d'un certain nombre de principes sains. Ceux-ci sont étudiés à la section 6.

SECTION 6

Principes directeurs de la politique des transports

240. Nous sommes fermement convaincus que si nous parvenons à nous entendre sur un certain nombre de principes suffisamment larges susceptibles de nous guider dans l'établissement d'une politique des transports pour l'avenir, les Canadiens atteindront par là-même un équilibre réaliste et équitable. Mais, nous devons avoir constamment présente à l'esprit la pensée qu'aucune proposition isolée, si brillante soit-elle, ne saurait être en mesure de résoudre les problèmes du transport; et ne pas nous attendre à ce que ces problèmes soient, dans l'avenir, identiques à ce qu'ils sont aujourd'hui.

241. Il nous faut, en conséquence, mettre sur pied, une politique des transports qui puisse se plier aux circonstances économiques sans cesse changeantes du pays tout entier, et aider ainsi les Canadiens à traiter plutôt des causes génératrices des problèmes que de leurs seuls symptômes.

242. Le gouvernement de la province de Québec soumet un certain nombre de principes (exposés ci-après) qui, à son avis devraient aider les Canadiens à parfaire une politique des transports dynamique et souple, susceptible d'être modifiée à la lumière de l'expérience acquise, et répondant aux exigences des progrès scientifiques, technologiques, économiques et sociaux.

243. 1. *Politique des transports et politique économique générale*

La politique des transports est partie intégrante de la politique économique en général; celle-ci est orientée vers le développement complet et continu de la Nation considérée comme un tout, et de chacune de ses parties. Pour atteindre cet objectif supérieur, il nous faut utiliser au maximum les ressources tant humaines que naturelles dont nous disposons.

244. 2. *Objectif de la Confédération*

La politique des transports doit prendre en considération le fait qu'une industrie des transports efficace et sans cesse croissante est essentielle à la prospérité; c'est une nécessité fondamentale pour la survie nationale du Canada. Il en résulte que, l'établissement de la politique des transports doit considérer pleinement les objectifs fondamentaux de la Nation canadienne que l'on trouve incorporés dans des accords, dans des pratiques et dans des dispositions législatives existant depuis la Confédération et qui ont déterminé les types de transport usités au Canada et la manière dont il a pu être fait face aux exigences requises en cette matière.

245. 3. *Intégration et politique de coordination des transports*

La politique des transports est une politique d'ensemble. Elle traite des différents moyens de transport réalisés par voie ferrée, voie aérienne, voie fluviale, automobile et oléoduc. Les données économiques propres à chacun de ces secteurs de l'industrie du transport sont essentiellement variables. Certaines différences tiennent aux conditions géographiques et aux changements, qui se produisent dans le temps. La politique des transports ne peut

donc être arrêtée pour chaque secteur pris isolément. La nécessité s'impose de formuler une politique de large intégration justement coordonnée dans ses applications par rapport aux divers secteurs de l'industrie du transport et par rapport aux différentes régions du Canada.

246. 4. *Juridiction fédérale-provinciale et coopération*

La politique des transports est dans son ensemble une politique d'intérêt national. Bon nombre d'activités pourtant se trouvent, dans ce domaine, placées sous la juridiction des provinces. Une politique nationale qui, en cette matière, ne tiendrait pas compte des exigences des provinces, considérées individuellement, ne saurait atteindre l'objectif souhaité à savoir: une politique efficace des transports au service des intérêts supérieurs de la Nation. Toute politique des transports formulée par une seule province qui ne tiendrait compte ni des exigences des autres provinces ni de celles du Canada tout entier, freinerait vraisemblablement la croissance économique en puissance de cette province et pourrait avoir de sérieuses répercussions sur le développement même de la Nation. L'objectif à atteindre réside dans l'établissement d'une politique générale des transports; il doit reposer sur une coopération franche et continue entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Le gouvernement de la province de Québec est prêt pour sa part, à coopérer, tant avec les autres provinces qu'avec le gouvernement fédéral, à l'établissement d'une politique des transports mise au service des intérêts primordiaux de tous les Canadiens.

247. 5. *Données économiques en matière de transport*

Afin de servir les intérêts à long terme du Canada, la politique des transports devrait tenir compte des lois de l'économie politique, des offres et des exigences propres aux services des transports, des frais qu'ils entraînent, des prix qu'ils imposent, des mises de fonds qui ont été faites et du juste rendement qu'on est en droit d'en attendre. La politique des transports devrait donc être établie de façon à permettre à l'industrie d'utiliser au maximum les ressources qu'offre le transport — capital investi, facilités mises à la disposition du public, procédés techniques, personnel entraîné, administration efficace, entreprises faisant preuve d'initiative — et à encourager toute nouvelle expansion que la croissance économique continue et les progrès de la science et de la technologie requièrent au Canada. Le maintien de la concurrence et les mesures prises en vue d'éviter l'établissement de monopoles est essentiel; il permet de procéder aux ajustements indispensables qui doivent intervenir en fonction des conditions ambiantes.

248. 6. *Rapports entre l'entreprise privée et l'entreprise publique*

La politique des transports serait vraisemblablement plus efficace si elle tenait compte du système mixte appliqué avec succès au Canada au cours du siècle dernier, alors que les modes de transport relevant de la propriété privée étaient en concurrence avec les transports publics. Nous estimons qu'il faut maintenir dans l'industrie des transports une concurrence dirigée qui, au sein de l'intérêt national, donne aux entreprises privées et aux entreprises publiques toute latitude possible pour mener à bien leurs activités respectives. Nous croyons juste le principe d'une concurrence loyale et équitable entre les différents modes de transport.

249. 7. *L'intérêt national*

La politique des transports doit prendre en considération l'intérêt national. Il se peut et l'histoire du Canada le démontre amplement, que les intérêts à long terme de la Nation requièrent la subordination des intérêts individuels et de ceux des personnes juridiques à ceux de la Nation toute entière. Il ne s'agit pas alors de savoir si l'intérêt national doit l'emporter sur celui des individus ou des personnes juridiques car la réponse va de soi. Il s'agit plutôt de rechercher s'il y a lieu d'octroyer une compensation et sous quelle forme, aux secteurs auxquels des sacrifices auront été imposés; il faut déterminer enfin qui devra verser cette compensation. L'intérêt national requiert le maintien et la mise en valeur d'un réseau diversifié, largement intégré, et couvrant toutes les régions du pays. Il ne faut pas s'attendre à ce que toutes les facilités de transport puissent être en elles-mêmes et en tout temps essentiellement rémunératrices. Il faut nous résigner à ne recueillir que des avantages mitigés; il faut nous efforcer d'équilibrer nos états de compte de façon à fournir le maximum de service au plus bas prix possible dans la mesure où la chose est compatible avec les exigences du Canada tout entier, celles de ses régions-clés et celles de ses collectivités particulières. L'intérêt national

exige que l'on reconnaisse au public le droit au service des transports à des prix modérés sur toute l'étendue du pays; le fonctionnement réel de tout système de transport au Canada dépend également de la bonne volonté du public. Le transport doit être considéré comme un service public; à ce titre il doit faire l'objet d'un contrôle et d'une réglementation destinés à assurer l'exécution des objectifs des gouvernements; contrôle et réglementation s'étendent non seulement à la mise en œuvre des transports, mais encore au problème des taux exigés par les services de transports terrestres, maritimes ou aériens.

250. 8. *Égalité des chances et équité*

La politique des transports doit donner des chances égales à tous; tous les Canadiens quel que soit l'endroit où ils vivent devraient être traités sur un pied d'égalité; on devrait leur donner la chance d'accomplir avec tout le succès désirable l'occupation qu'ils ont choisie, pourvu que ce soit dans des circonstances économiques saines. L'égalité des chances comporte la réduction de quelques inconvénients pouvant résulter pour eux du fait qu'ils habitent loin des sources d'approvisionnement ou des marchés les plus importants du Canada. Il serait souhaitable de maintenir la justice et l'équité dans l'établissement des taux et dans tous les autres secteurs de la politique des transports.

251. 9. *Dynamisme et souplesse de la politique*

La politique des transports pour être efficace devrait être dynamique, et orientée vers le développement des industries, des régions et des collectivités là où se justifie ce développement sur le plan économique et sur celui des intérêts à long terme du Canada. Toutefois, cette politique devrait être suffisamment souple pour être en mesure de procurer les plus grands avantages possibles aux Canadiens, en tenant compte des circonstances économiques variables, des progrès de la technologie, de l'efficacité croissante des opérations de transport, et des différences de prix existant entre les divers modes de transport. Il faudrait construire de nouvelles lignes de chemin de fer là où elles s'avèrent nécessaires à l'exploitation de nouvelles ressources. La modernisation de l'équipement et des techniques doit être perpétrée de façon à fournir le maximum de service dans le transport eu égard aux mises de fonds requises. Des routes devraient être construites et améliorées là où la chose est nécessaire. Chaque type de transport devrait être utilisé en vue de son meilleur rendement.

252. 10. *Recherche et planification*

La politique des transports devrait être arrêtée en fonction des faits et de l'expérience; elle devrait favoriser les recherches sur le plan scientifique, économique et technique. Il est nécessaire que tous les secteurs de la vie canadienne intéressés au domaine du transport coopèrent, en vue de leur réalisation, à la recherche et à la planification. C'est dire que recherche et planification ne relèvent pas exclusivement de l'autorité gouvernementale. Il faut s'attendre à ce que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux prennent la tête de ce mouvement, étant donné que les transports sont essentiels à la croissance et au progrès économique du Canada. Cependant, l'industrie elle aussi doit jouer un rôle vital dans ce domaine; elle pourrait et devrait contribuer plus largement qu'elle ne l'a fait dans le passé à la planification et à la recherche dans le domaine du transport.

DEUXIÈME PARTIE

PROBLÈMES PARTICULIERS

Fret: Chemins de fer et camionnage

SECTION 7

253. Dans le deuxième chapitre nous avons étudié la part croissante des chemins de fer dans le transport du fret dans la province de Québec (paragraphe 117-121) et la poussée du transport par camion (paragraphe 127-134). Nous avons également exposé en gros dans le cinquième chapitre les problèmes des chemins de fer et ceux de l'industrie du camionnage dans la province de Québec (paragraphe 212-224 et 225-235 selon le cas).

254. De l'analyse qui précède nous avons tiré les conclusions principales suivantes:

255. Premièrement, l'industrie du camionnage a grandi plus rapidement dans la province de Québec que le commerce de fret des chemins de fer;

256. Deuxièmement, l'industrie du camionnage, — et nous nous référons particulièrement au camion de louage, qui transporte de la marchandise à tarifs fixes ou par contrat, — a été dans la province de Québec un concurrent de plus en plus actif pour les chemins de fer dans le commerce du fret;

257. Troisièmement, l'industrie du camionnage a été particulièrement rentable sur les distances courtes et moyennes parce qu'elle est un moyen de transport plus souple, plus rapide et plus sûr.

258. Le progrès des transports dans la province de Québec au cours des dix dernières années et la concurrence croissante entre le rail et le camion ont suivi d'assez près la courbe prévue par la Commission royale des transports (Commission Turgeon) qui affirmait en 1951:

« Les véhicules automobiles, qui relèvent surtout de l'autorité des provinces, font une concurrence des plus sérieuses aux chemins de fer. Il semble aussi probable que cette concurrence s'intensifiera avec l'expansion des grandes routes. Au sujet du problème du trafic sur les grandes routes, il ne faut pas perdre de vue que le camionnage ne représente pas simplement une forme de concurrence injuste à l'égard des chemins de fer, mais qu'il joue également un rôle important dans l'industrie du transport. Une grande partie du trafic qui est transporté par camions n'irait pas aux chemins de fer de toute façon. » (1)

259. Cette concurrence toujours plus grande entre les chemins de fer et l'industrie du camionnage suscite une vive inquiétude dans la province de Québec. Nous aimerions traiter dans ce chapitre de certaines ramifications de ce problème. Nous le ferons sous les titres suivants:

1. L'industrie du camionnage — que nous réserve demain ?
2. Les chemins de fer et l'industrie du camionnage;
3. Le rail-route;
4. Cueillette et livraison;
5. Abandon de certaines lignes de chemin de fer;
6. Les nouvelles lignes ferroviaires.

(1) Rapport de la Commission royale des transports, février 1951, p. 295.

L'industrie du camionnage — Que nous réserve demain?

260. L'industrie du camionnage est importante dans la province de Québec. Elle emploie des milliers de gens et rend service aux industries et à la population québécoise.

261. Quelques chiffres nous permettront de concrétiser l'importance de l'industrie québécoise du camionnage, dont nous avons parlé en détail dans le deuxième chapitre. Nous avons 158,000 camions dans le Québec, dont 144,000 sont propriété privée et 14,000 sont à louer.

262. Le camion de louage absorbe une importante partie du commerce du transport dans la province de Québec. Ces camions ont parcouru 2 milliards de tonnes-milles en 1959, comparativement à 1.7 milliard pour les autres camions. Les camions qui sont propriété privée ont transporté plus de marchandises, 89 millions de tonnes en 1959, comparativement à 28 millions de tonnes pour les camions de louage. (Voir paragraphe 130). Ce qui suit se rapporte plus spécialement au camion de louage.

263. Dans la province de Québec ce commerce est entre les mains d'un bon nombre de petits propriétaires, d'un certain nombre de propriétaires moyens et de quelques grandes sociétés. La majorité des grandes sociétés qui exercent ce commerce dans la province de Québec ont eu des débuts modestes. Quelques-unes se sont lancées en affaires dans l'entre deux guerres, mais la plupart ont débuté depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale.

264. L'industrie du camionnage, — nous nous référons toujours aux loueurs de camions de louage, qui sont les principaux concurrents des chemins de fer, — a grandi comme industrie locale, grâce à des économies et à un esprit d'initiative locaux. Son activité s'exerce surtout à l'intérieur de la province de Québec.

265. Bon nombre de sociétés de transport moyennes se sont développées dans les villes petites et moyennes qui gravitent autour des centres métropolitains ainsi que dans nos régions éloignées des grands centres. Elles offrent un service de transport qui sans elles n'existerait peut-être pas. Ces sociétés sont devenues parties intégrantes de la vie économique de leurs régions.

266. Comme toute industrie nouvelle, l'industrie du camionnage n'a pas été exempte de problèmes. Plusieurs sociétés offraient un service digne de confiance à des prix raisonnables. Elles ont prospéré. D'autres, soit qu'elles aient manqué d'expérience, soit qu'elles aient voulu atteindre trop rapidement au succès sans trop se préoccuper de la qualité du service qu'elles donnaient, n'ont pas été aussi heureuses. C'est le camionneur inefficace et irresponsable qui a terni la réputation de notre industrie du camionnage, laquelle a atteint un haut niveau de qualité et de sens de la responsabilité. L'industrie elle-même fronce les sourcils devant certaines pratiques condamnables, devant certains manquements aux standards atteints par les camionneurs exerçant leur métier dans la province de Québec.

267. On a exprimé dans les termes suivants les difficultés que l'industrie du camionnage de la province de Québec, comme celle du reste du Canada, éprouve à maintenir de hauts standards d'efficacité:

« Encore que bien des sociétés qui ont fait travail de pionnier dans l'exploitation du voiturage motorisé et d'autres qui se sont jointes à elles aient atteint des normes élevées d'administration, de moralité et d'exploitation sûre et sérieuse, il en est d'autres qui n'en ont pas fait autant.

Il est heureux que les voituriers sérieux de louage augmentent en nombre et acquièrent de plus en plus d'influence. Ces voituriers se rendent compte de la nécessité d'une bonne administration, de la surveillance étroite des frais et d'une exploitation à des tarifs compatibles avec les frais. Ces sociétés exigent des normes élevées de qualité et d'entretien des véhicules, un choix sévère et une formation soignée des conducteurs, et l'observation de sévères codes de sécurité. Leurs terminus sont conçus pour la manutention rapide et efficace des marchandises, et les voituriers font usage d'outillage de manutention. Leurs systèmes d'enregistrement sont complets et un nombre sans

cesse plus grand de voituriers adoptent des systèmes de comptabilité mécanisés et à cartes perforées qui leur permettent d'établir des analyses détaillées de leurs frais et de retracer en un rien de temps les expéditions particulières, méthodes dont l'application est facilitée par des réseaux de télétype que presque toutes les grandes sociétés de transport par camion emploient maintenant.

Des exploitations de voiturage motorisé de ce genre sont dirigées par des administrateurs de grande compétence, dont plusieurs se sont spécialisés dans des aspects particuliers de l'industrie du transport routier. Comme dans toute entreprise industrielle bien organisée, le groupe de la direction revise constamment les méthodes d'exploitation, en vue d'améliorer le service, le rendement, la maîtrise des frais et, en même temps, d'intensifier la concurrence de sa société.

Le voiturier de louage dont les normes d'exploitation sont médiocres constitue un problème autant pour sa propre industrie que pour les autres formes rivales de transport.

Bien des gens se sont engagés et s'engagent encore dans des entreprises de voiturage motorisé de louage qui n'ont que de bien faibles connaissances de saines méthodes d'affaires. A cause de cette lacune et aussi du manque de prévoyance, il arrive souvent qu'on se préoccupe peu d'assurer un revenu suffisant des capitaux engagés, d'établir un fonds de réserve ou un fonds de remplacement du matériel. Préoccupé également des nécessités de tous les jours pour survivre, l'exploitant de louage peu sérieux peut réduire les tarifs à des niveaux non rentables et user d'expédients pour réduire les frais, par exemple en n'entretenant pas convenablement ses véhicules, souvent avec des résultats désastreux.

Tout cela est contraire à l'intérêt public parce que cela sape les normes élevées de service de transport et place les voituriers consciencieux dans une situation désavantageuse dans le régime de la concurrence. » (1)

268. L'industrie du camionnage de la province de Québec a grandi sous la forme d'une industrie hautement personnelle. L'augmentation du volume du transport et la nécessité d'investir des capitaux plus considérables pour maintenir un service efficace et susceptible de survivre à la concurrence, a amené trois conséquences:

269. Premièrement, l'industrie du camionnage n'a pas échappé à une spécialisation croissante. Les camionneurs se sont limités à certains services, ou ont utilisé des camions d'un type nouveau ou des quais de chargement ou de déchargement plus modernes. L'efficacité du service en a été accrue, de même que la capacité de concurrence du camion de louage par rapport au rail.

270. Deuxièmement, les petites sociétés ont eu tendance à se fusionner. Certaines grandes sociétés, désireuses de faire un meilleur usage de leur outillage dispendieux, ont tenté d'acheter les sociétés plus modestes. Le résultat c'est que, bien que la concurrence soit restée active dans l'industrie du camionnage, elle ne s'est pas fait sentir avec une égale force dans toute la province. Dans certains cas elle se manifesta entre quelques grandes et moyennes sociétés plutôt qu'entre petits camionneurs.

271. Troisièmement, certaines sociétés de camionnage ont tenté d'étendre leur rayon d'action dans la province et au-delà des limites de celle-ci. A mesure qu'elles ont pénétré dans le domaine du transport sur de longues distances elles se sont heurtées à des difficultés croissantes, car les lois économiques favorisaient alors les chemins de fer. C'est pour tenter de résoudre ce problème qu'on a mis sur pied le système rail-route, sujet que nous aborderons plus loin.

272. Les événements relatés plus haut, l'esprit d'entreprise et de travail opiniâtre des camionneurs, dans la province de Québec, ont fait que l'industrie du camionnage a progressé plus rapidement que les chemins de fer et qu'elle a absorbé une part toujours plus considérable du commerce du transport dans le Québec.

(1) J. C. LESSARD *Les transports au Canada*, rapport à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, novembre 1956, pp. 149-150.

273. Les chemins de fer ont tenté de se mériter une part plus grande de ce commerce dans Québec comme dans le reste du Canada, en augmentant l'efficacité des services ferroviaires et en les diversifiant. Ils se sont infiltrés dans l'industrie du camionnage sous diverses formes, depuis le transport sur de longues distances jusqu'à la cueillette et la livraison locales.

274. Pour s'infiltrer dans le domaine du camionnage, les chemins de fer ont d'abord acheté des sociétés de camionnage. A mesure qu'ils le faisaient, la critique augmentait. Les plaintes les plus sérieuses étaient à l'effet qu'il y avait danger de « monopole », que la concurrence allait diminuer et que le commerce des petits camionneurs indépendants allait être mis en danger. Certaine critique alla même plus loin. Elle était dirigée contre le gouvernement fédéral parce qu'il continuait à considérer les chemins de fer comme l'instrument choisi d'une politique national, théorie qui semble dépassée. Les auteurs de cette critique réclamaient de la part du gouvernement fédéral, si tel devait être le cas, une politique de subsides plus souple, mise à la disposition de tous les moyens de transport, compte tenu des circonstances et du mérite dans chaque cas.

275. Nous aimerions exprimer clairement et simplement l'attitude du gouvernement de la province de Québec sur ces matières:

276. Premièrement, nous croyons qu'une industrie du camionnage vigoureuse, indépendante et efficace dans la province de Québec est essentielle au développement, au progrès et à la prospérité de notre économie, essentielle aussi au bien-être de notre population. Nous croyons à la nécessité d'une industrie du camionnage indépendante, car elle sera alors susceptible d'asseoir ses affaires sur des bases économiques saines, et d'offrir à notre province le service de transport dont elle a besoin et ce aux meilleurs tarifs possibles.

277. Deuxièmement, nous croyons qu'il y va de l'intérêt de l'industrie du camionnage, de l'intérêt des citoyens de la province de Québec, et de l'intérêt du Canada tout entier, que cette industrie fasse tout en son pouvoir pour progresser, pour se procurer un meilleur outillage, des meilleurs quais de chargement et de déchargement, pour améliorer ses services administratifs et autres, pour élever les standards de transport et pour se défaire de ses membres peu compétents ou irresponsables.

278. Troisièmement, nous croyons que les industriels et que les citoyens de la province de Québec devraient avoir l'entière liberté de choisir le moyen de transport qui, à leur avis, est en mesure de leur fournir le service le meilleur, aux meilleurs tarifs possibles, compte tenu des données économiques et pratiques.

279. Quatrièmement, nous croyons que le concept voulant qu'un moyen de transport en particulier soit l'instrument choisi d'une politique nationale est maintenant dépassé. Les progrès rapides de trois nouveaux moyens de transport, l'avion, le véhicule automobile et le pipeline, ont complété les services offerts par les moyens de transport traditionnels, le rail et le navire.

280. Nous croyons que la question que se pose la population du Canada ou celle du Québec n'est pas de savoir s'il y a lieu de favoriser un moyen de transport au détriment d'un autre. Nous devrions plutôt nous demander: quel est le meilleur moyen de fournir, à longue échéance du point de vue national, les services de transport dont on a besoin, aux meilleurs tarifs possibles pour le consommateur, sans ajouter, sauf exception, au fardeau du contribuable canadien? En conséquence nous croyons que les cinq principaux types de transport sont les instruments d'une politique nationale et que leurs critères sont l'intérêt économique et l'intérêt national.

281. Cinquièmement, nous croyons à la concurrence loyale entre les différents moyens de transport. Nous nous référons à la concurrence entre camionneurs et la concurrence entre camionneurs et chemins de fer, aussi bien qu'entre les autres moyens de transport.

282. La concurrence est le meilleur moyen d'assurer aux consommateurs le meilleur service aux tarifs les plus bas. Nous insistons sur l'expression concurrence loyale. Par là nous voulons dire qu'il devra toujours y avoir dans la province de Québec un nombre assez considérable de sociétés indépendantes de camionnage qui se feront concurrence pour leur part du marché du camionnage.

dans le Québec, concurrence basée sur le prix, le genre et la qualité des services. Nous réprouvons la limitation de la concurrence, ou les pratiques malhonnêtes, car alors c'est le consommateur qui, en dernier ressort, paie un prix plus élevé ou reçoit un service de qualité inférieure, ou les deux à la fois.

283. Sixièmement, nous croyons que le volume du transport dans la province de Québec est à la hausse, lentement pour l'instant, mais que le rythme de l'augmentation devrait être plus rapide dans les quelques années qui viennent. Nous croyons donc que l'industrie indépendante du camionnage dans la province de Québec progressera à la condition qu'elle continue d'assumer ses responsabilités, comme il est normal que cela soit pour une industrie majeure dans la province de Québec.

284. Nous croyons que le volume du commerce de l'industrie du camionnage augmentera, d'abord à cause du développement économique de la province, ensuite grâce à la construction d'un réseau routier moderne qui reliera les centres métropolitains et les cités et villes de la province de Québec aux agglomérations urbaines des autres régions du Canada et des États-Unis. Autres facteurs de progrès: notre frontière du Nord recule et d'autres régions connaissent un grand développement économique par suite de la mise en train d'un programme concentré et intégré de construction de routes et de ponts, programme préparé par le gouvernement de la province de Québec.

285. Septièmement, nous croyons que les chemins de fer ont, eux aussi, un rôle important à jouer, celui de fournir à la population de la province de Québec un service de transport amélioré, plus complet et celui de compléter le service offert par les camions de louage. Nous exposons nos vues à ce sujet dans le chapitre qui suit.

Les chemins de fer et l'industrie du camionnage

286. La Commission royale d'enquête sur les transports (Commission Turgeon) admet dans son rapport de 1951 que le camionnage pourrait éventuellement servir de prolongement aux services ferroviaires. Nous citons:

« Il se peut que le commerce du camionnage forme une partie essentielle et complémentaire de l'exploitation ferroviaire, surtout maintenant que la situation se modifie. Dans les circonstances, il paraît déraisonnable d'interdire aux chemins de fer d'assurer le service de camions ou de lignes de camionnage. Rien ne prouve qu'en possédant des camions les chemins de fer contribuent actuellement à supprimer la concurrence. Ce serait une affaire à régler, s'il y a lieu, quand l'occasion s'en présentera. » (1)

287. Quand la Commission royale tint ses séances les chemins de fer étaient déjà engagés dans l'industrie du camionnage, mais de façon assez limitée. On protesta contre la concurrence des camions appartenant aux chemins de fer, mais les protestations n'ont pas semblé très vigoureuses.

288. Dans les dix années qui ont suivi la situation a changé. Les chemins de fer ont poussé bien plus avant leur incursion dans l'industrie du camionnage. Les protestations des camionneurs indépendants et celles qui venaient d'autres sources ont augmenté et sont plus répandues que jamais auparavant. Le gouvernement de la province de Québec croit que le moment est venu d'aborder ce problème de façon réaliste et d'adopter une politique qui le résolve.

289. Le CPR a produit une déclaration qui donne le résumé de l'étendue des intérêts de sa compagnie dans l'industrie du camionnage. (mis en preuve devant la Commission royale, Vol. 113, p. 18791).

290. Ce document couvre la période allant de 1925, année où la Canadian Pacific Transport Company prit naissance, jusqu'à 1946, quand le CPR acheta la Island Freight Lines Ltd. Furent également achetées, la O.K. Valley Freight Lines Ltd., en 1947, Dench of Canada Ltd., en 1948, et récemment Smith Transport Limited, Smith Transport (Maritime) Limited, Norman's Transfer Limited, Cornwall Express Lines Ltd., et Lawson Transport Ltd. Par conséquent l'on peut dire que le Canadian Pacific Railway

(1) Rapport de la Commission royale des transports, février 1951, p. 170.

fait du camionnage d'un bout à l'autre du pays. Notre province souligne particulièrement le cas de Smith Transport, car cette société absorbe une part considérable du volume du transport, qui pour une bonne part concurrence les chemins de fer.

291. Le CNR a produit une déclaration similaire devant la commission (volume 112, page 18669). Selon ce document le CNR a acheté plusieurs sociétés de camionnage qui exercent leur activité dans le Canada, sauf la province de Québec, où des contrats spéciaux avec d'autres sociétés assurent la jonction interprovinciale. Entre autres sociétés de camionnage achetées par le CNR il y a Canadian Transportation Limited, qui couvre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et Empire Freightways Ltd., achetée en 1960, qui dessert le Manitoba et la Saskatchewan. East West Transportation, achetée en 1960, dessert principalement les grandes villes ontariennes et les provinces de l'Ouest. Le CNR nous a également informé qu'il était en train d'acquérir Midland Superior Express Ltd.

292. En 1959 on a autorisé le CNR à créer un fonds de \$15,000,000 pour acheter des sociétés de camionnage. Le 28 mars 1960 le président des Chemins de fer nationaux du Canada a déclaré que l'on avait dépensé \$5,000,000 à même ce budget et que l'on se proposait de dépenser un autre \$5,000,000 aux mêmes fins en 1960.

293. On a fait la preuve devant votre Commission royale d'enquête (1) que les chemins de fer par leurs filiales qui font du camionnage sur les grandes routes, font concurrence au commerce de fret de leurs propres lignes. Nous faisons allusion aux lignes parallèles des chemins de fer et des camions.

294. Les chemins de fer peuvent donc, s'ils le veulent, transférer une partie de leurs affaires à leurs sociétés de camionnage, et accuser ainsi des pertes pour l'exploitation ferroviaire tout en réalisant des profits plus considérables pour leur service de camionnage. Ensuite ils invoquent les pertes de l'exploitation ferroviaire pour demander une augmentation des tarifs de chemins de fer ou obtenir la permission d'abandonner certaines lignes. Et si on allait leur interdire d'abandonner ces lignes, les chemins de fer pourraient, si l'on se fie aux mémoires soumis à cette Commission d'enquête, réclamer un subside.

295. Nous nous opposons à cette thèse parce que, sous prétexte de concurrence, les chemins de fer veulent s'arroger le droit de décider si oui ou non ils transféreront une partie de leur commerce du rail aux camions, façon de procéder qui, à notre avis, est contraire à leur responsabilité nationale comme chemins de fer.

296. Les protestations contre l'entrée des chemins de fer dans l'industrie du transport ont porté en particulier sur trois points:

297. Premièrement, si l'on permet aux chemins de fer d'augmenter encore leur commerce de camionnage il est à craindre qu'ils ne finissent par détenir un véritable monopole et qu'ils n'empêchent les Canadiens d'obtenir le meilleur service de transport qui soit, aux prix les plus bas possibles, compte tenu d'une saine politique financière.

298. Deuxièmement, dans certains cas les camionneurs indépendants ne peuvent concurrencer les chemins de fer, car ceux-ci ont des ressources financières et administratives considérables, qui leur permettent de pénétrer profondément l'industrie du camionnage et d'attendre des années un rendement suffisant sur leurs mises de fonds.

299. L'attitude différente des chemins de fer et des camionneurs indépendants au sujet des capitaux requis et du rendement a été exposée de la sorte:

« Les chemins de fer doivent immobiliser de gros capitaux par rapport au trafic disponible. Il faut à peu près quatre ans pour que le chiffre d'affaires des chemins de fer atteigne la somme de leurs capitaux, la capitalisation des chemins de fer canadiens atteint plus de 4 milliards de dollars et leurs recettes brutes de transport s'élèvent à peu plus de 1 milliard par année. C'est donc dire que les immobi-

(1) Transcription de la preuve, audience, volume 120, p. 19, 903 et suivantes.

lisations représentent une partie importante de la totalité des frais d'exploitation et que les additions au matériel entraînent une augmentation proportionnelle et considérable des investissements, ce qui nécessite un fort accroissement éventuel du trafic.

D'autre part, l'entreprise de voiturage motorisé tend à prendre les proportions d'une petite exploitation. Les unités techniques sont relativement petites et peuvent être très petites. Il peut suffire d'une très faible mise de fonds pour lancer une exploitation et l'extension peut se faire à l'aide de petits accroissements de capital en rapport direct et presque immédiat avec l'accroissement du trafic. Ainsi, les entrepreneurs de voiturage motorisé ont normalement un chiffre d'affaires annuel équivalent à deux ou trois fois leur capital, c'est-à-dire que leur revenu annuel brut est le double ou le triple de leurs immobilisations. C'est dans une large mesure attribuable, cela va de soi, à ce qu'ils n'ont pas à aménager leurs propres routes, tandis que les chemins de fer doivent immobiliser de gros capitaux à ce titre. » (1)

300. Troisièmement, le camionnage fait par les compagnies de chemins de fer diminue la concurrence entre la route et le rail, car les administrateurs des compagnies de chemin de fer établissent leur politique de façon à augmenter au maximum les profits des services conjoints, dans le cas des sociétés de chemins de fer privées, ou de façon à diminuer les frais généraux, dans le cas des sociétés publiques. La diminution de la concurrence, dit-on, est susceptible d'amoin-drir la volonté d'augmenter l'efficacité du service, de le rendre meilleur, plus rapide et plus sûr pour le consommateur.

301. L'opinion du gouvernement de la province de Québec sur cette question est la suivante:

302. Nous croyons que les chemins de fer devraient augmenter l'efficacité de leur service, le camionnage ne devant être pour eux que la prolongement restreint de l'exploitation ferroviaire. Mais nous nous opposons à ce que les chemins de fer prennent une place prépondérante ou détiennent presque un monopole dans l'industrie du camionnage, aux dépens des camionneurs indépendants et au détriment de l'intérêt public en général. Pour ce qui est de la province de Québec, nous utilisons déjà dans ce but les prescriptions de la Loi de la Régie des transports (13 George VI, chapitre 21, tel qu'amendée, son Ordonnance générale et ses amendements).

303. Nous rappelons aux chemins de fer que leur principale responsabilité à l'endroit du peuple canadien, — du point de vue historique, économique et social, — est d'organiser un système de transport ferroviaire efficace et économique, et non pas de se lancer dans l'industrie du camionnage. Par conséquent nous voulons qu'ils ne touchent pas à l'industrie du camionnage dans la province sauf, dans certains cas exceptionnels, quand cela leur est nécessaire pour remplir efficacement leur rôle comme chemins de fer.

304. Nous prenons note de l'assurance donnée par les chemins de fer que leur présence dans l'industrie du camionnage n'a pas pour but d'en chasser les camionneurs indépendants, mais plutôt d'avoir un prolongement qui leur permette de fournir au public canadien un service de transport meilleur, plus souple et plus économique que dans le passé.

305. Le camionnage comme complément restreint à l'exploitation ferroviaire ne doit pas aller au-delà de la cueillette et de la livraison par les camions qui appartiennent aux chemins de fer dans les centres métropolitains et les principales cités.

306. Si les chemins de fer s'en tiennent réellement à cette ligne de conduite inattaquable, les camionneurs indépendants verront diminuer leurs craintes les plus vives. Le problème auquel doit faire face la population du Québec, comme celle du reste du Canada, est pourtant le suivant: comment avoir la certitude que les chemins de fer s'en tiendront à cette interprétation du rôle limité qu'ils doivent jouer dans l'industrie du camionnage comme complément à leur service ferroviaire, et qu'ils ne tenteront pas d'acquérir dans cette industrie une place prépondérante aux dépens des camionneurs indépendants.

(1) J. C. LESSARD *Les transports au Canada*, rapport à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, novembre 1956, pp. 164-165.

307. Nous souhaitons qu'on trouve une formule qui permettra d'établir un équilibre entre le désir des chemins de fer de fournir un service plus efficace, plus souple, et le droit qu'a le public de voir à ce que l'industrie du transport ne soit pas concentrée entre les mains de deux grandes sociétés de transport: le CNR et le CPR.

308. La solution, à notre avis, c'est une réglementation qui permette (1) une révision continuelle de la situation et (2) l'examen de toute transaction ayant pour effet l'acquisition d'une société indépendante de camionnage ou l'accroissement du service de camionnage des sociétés appartenant déjà aux chemins de fer.

309. De plus, le gouvernement de la province de Québec croit que le service de camionnage des chemins de fer canadiens et son extension devraient être régis et que l'on devrait voir à ce que la concurrence ne diminue pas dans le domaine du transport, ce qui, à notre avis, est essentiel à la bonne santé de notre économie.

310. Nous croyons que les chemins de fer ont raison de vouloir une plus grande intégration de leurs lignes de chemin de fer et de leur transport par camion pour offrir un service moins dispendieux et plus souple. Là où les chemins de fer voudront recourir au camionnage hors leurs zones de cueillette et de livraison, nous suggérons qu'ils signent des ententes avec des camionneurs indépendants.

Rail-route

311. Il y a rail-route quand on transporte un camion d'un endroit à l'autre sur une plate-forme, qu'on le descend ensuite pour l'atteler à un camion-tracteur qui le conduit par la route jusqu'à destination. Le service rail-route est relativement nouveau au Canada. Le CNR et le CPR l'ont tous deux offert pour la première fois en 1952, entre Toronto et Montréal.

312. Le prof. A. W. Currie a ainsi décrit les progrès du service rail-route:

"As the service demonstrated its worth, it was extended. By 1958, it was available between Windsor, London, Hamilton, Toronto, Ottawa, Montreal, Quebec and Saint John. In 1958 a major advance in piggy-back service was made. Whereas formerly it was confined to railway-owned tractor-trailers, now railways are prepared to haul the trailers of several large independent companies. Between Toronto and Montreal in 1958, each railway handled, on the average, from 70 to 90 trailers every night each way." (3)

Après ses débuts modestes en 1952, le service rail-route a progressé par sauts et par bonds. En 1958 les wagons affectés à ce service ont transporté 77,000 chargements de marchandises. En 1959 ce chiffre a presque doublé, passant à 134,000 chargements. (4)

313. Le service rail-route a été utile aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage. On l'a exprimé ainsi:

"The advantages of piggy-back service are numerous. Loss and damage to freight is reduced because the flat car runs on smooth rails and the trailer rests on rubber tires during the entire movement. The serviceable life of the trailer is lengthened and the number of tractor or power units needed to handle a given volume of business is reduced. Railways are less hampered by weather than highways; as a rule they have wider clearances through bridges and subways; and they are not legally prevented from operating on Sundays, as are trucks (except in the carriage of milk). Piggy-back gives a complete door-to-door service to shipper and consignee. This is of growing importance because many businesses prefer to avoid the congestion and the high cost of land in downtown. The charges

(1) CURRIE, A. W.; *Economics of Canadian Transportation*, University of Toronto Press, Second Edition, Toronto, 1959, p. 517.

(2) Data from the Transportation Division, Dominion Bureau of Statistics. (Statistiques provenant de la Division des Transports, Bureau fédéral de la Statistique).

(3) CURRIE, A. W.; *ibid.*, p. 157.

(4) *Ibid.*

made by railways for hauling a trailer on a flat car is a little less per mile than the cost of moving the trailer over a highway. The rate saves the trucker money and is profitable to the railway. The private motorist is happy that some of these huge monsters are taken off the roads." (1)

314. Le service rail-route n'est pas sans causer quelques problèmes, mais il rend de nombreux services à l'industrie du camionnage. M. Archambault, porte-parole de l'industrie du camionnage du Québec, l'a dit dans les termes suivants devant la Commission royale:

"There is no doubt that piggy-back can do many things for truckers. It is the best answer to problems of moving excess truck traffic. It allows the loading of more weight on the flat car than can be sent over the highway. The yearly thawing period when half load is permitted, is probably the greatest single incentive for many truckers to consider piggy-back.

Generally the cost of piggy-back is just about the same as the cost to truckers to move the same trailer over the road under normal circumstances. Piggy-back will assure less problems created by the caprices of the season, restrictions, breakdowns, delays due to blow-out, snow storms or ice conditions, accidents..." (2)

315. En général le service rail-route est profitable pour les chemins de fer et pour les camionneurs. Il augmente le volume du commerce des chemins de fer, est plus souple et plus rapide. Il arrache les camionneurs aux dangers de la route, qui sont particulièrement grands l'hiver. Il permet de transporter des charges plus lourdes et assure une meilleure utilisation des tracteurs et des remorques.

316. Plusieurs pays ont fait dans ce domaine une expérience similaire. M. René Bourgeois, qui a fait enquête sur le service rail-route en France, rapporte que les chemins de fer et l'industrie du camionnage en tirent tous deux des profits. (3)

317. La plupart des experts en la matière affirment que les chemins de fer et le camionnage profitent du service rail-route. L'on a exprimé dans les termes suivants les avantages que l'on a tirés d'un meilleur usage du service rail-route:

"It would have four big advantages: less labour cost because of less handling of freight, better car utilization, speedier service, and fewer losses from damage and pilferage. Claims against the railroads alone last year for damages and loss of freight were close to 150 million dollars. The railroads admit that losses and damages are negligible when goods are shipped by container." (4)

318. Pour que le service rail-route soit profitable il faut l'utiliser sur de longues distances. Citons à ce sujet le professeur Currie:

"The combined terminal and line-haul costs on a ton-mile basis are lower for highway carriers than for rail up to the point where the cheaper terminal expenses of trucks spread over ton-miles are more than offset by the more favourable line-haul costs of rail carriers. The use of "piggy-back" rail service... combines the most favourable features of trucks in short-haul and of railways in long-haul operations. Even so, any direct comparison of truck and rail costs must recognize the great importance of the length of haul." (5)

319. Le service rail-route a d'autres handicaps. Ils ont été exposés dans les termes suivants:

(1) *Ibid.*

(2) Commission royale d'enquête sur les transports, procès-verbal des audiences, le 18 mars 1960, Vol. 46, p. 7899.

(3) BOURGEOIS, RENÉ. *L'exploitation commerciale des chemins de fer français*, Paris 1955, p. 151.

(4) U.S. News and World Report: November 14, 1960, « What's Wrong with the Railroads ». Entrevue avec M. Anthony Arpaia, vice-président de Railway Express Agency.

(5) CURRIE, A. W., *Ibid.*, p. 517.

"Piggy-back service is necessarily restricted to cities at which volume of traffic is large enough to justify the expense of constructing ramps and other devices for loading and unloading. It is desirable that the traffic be in regular balance; otherwise the expense of hauling numerous empties adds to over-all costs. Because of lack of standardization in the design of "hold-downs" or hitches" or stanchions which secure the trailer to the flat car, piggy-back freight is not being interchanged between railways. The new service has apparently not adversely affected the amount of freight moving by box-car, though it may do so eventually." (1)

320. On a critiqué de diverses façons le service rail-route. On affirme, par exemple, que les camionneurs qui en font usage abandonnent une partie du contrôle du mouvement de leur fret. Ils l'abandonnent à leur principal concurrent, les chemins de fer.

321. En principe, les chemins de fer peuvent offrir aux camionneurs le service rail-route à des prix qui permettent à ces derniers d'affronter la concurrence. Il y a toutefois danger qu'après quelques années les chemins de fer ne haussent leurs taux jusqu'au point de ruiner le camionneur indépendant.

322. Pour l'instant les sociétés de camionnage utilisent de plus en plus ce service. Ils ont modifié en conséquence leurs immeubles, leur équipement et leur organisation. Si un jour elles ne s'entendaient plus avec les chemins de fer, une réorganisation serait nécessaire. Cela serait coûteux et entraînerait la perte d'une partie du volume de leurs affaires. Et même si le camionneur indépendant réussissait, à grands frais, à réorganiser son commerce, sa situation serait probablement pire que s'il n'avait jamais fait du service rail-route.

323. Nous avons d'autres raisons de craindre que les chemins de fer ne s'adonnent à des pratiques discriminatoires. Nous en donnons un exemple détaillé dans le 10^{ème} chapitre qui traite de la région du bas Saint-Laurent, où le CNR refuse le service rail-route aux camions de louage.

324. On souligne aussi que le camionnage est régi en grande partie par les provinces, alors que les chemins de fer sont sous contrôle fédéral.

325. On se plaint aussi de ce que certains camionneurs moins responsables font un mauvais usage du service rail-route. Ils ne se conforment pas aux hauts standards atteints par les chemins de fer et par les camionneurs responsables.

326. Le gouvernement de la province de Québec ne s'oppose pas au principe du service rail-route. Nous croyons que s'il progresse au même rythme que notre économie,—à la condition qu'il reste aussi efficace,—les résultats, en dernière analyse, devraient être plutôt bons pour la province de Québec.

327. D'une part les citoyens du Québec bénéficieront de la diminution des prix de transport. Les économies devraient éventuellement être transposées dans le prix de vente de maints produits de consommation offerts dans la province de Québec. Elles pourraient au moins empêcher que les prix ne montent autant que si l'on ne réalisait pas ces économies sur le transport.

328. D'autre part la province de Québec est exposée à perdre certains revenus, par exemple, par suite d'une diminution des ventes d'essence. Cette perte pourrait toutefois être partiellement absorbée par la diminution du coût d'entretien des grandes routes. Certains commerces seront moins florissants que si les camions avaient continué à parcourir de longues distances, e.g. les services de mise au point et de réparations. Les routes étant moins encombrées par les « poids lourds », cette décongestion devrait pousser le public à faire plus usage des routes, ce qui augmenterait le volume du commerce local.

329. Le gouvernement de la province de Québec croit que seuls les camionneurs détenant un permis devraient avoir droit au service rail-route. Il se propose d'appliquer cette politique à l'intérieur des frontières de la province.

330. Nous croyons qu'il y va de l'intérêt commun de l'industrie du camionnage, des chemins de fer et du public en général d'assurer le maintien du service rail-route, service basé sur des prix raisonnables et uniformes, qui tiennent compte du rapport entre le coût réel et les tarifs.

(1) CURRIE, A. W.; *Ibid*, p. 517.

331. Le service rail-route est un progrès dans l'industrie du transport. Notre gouvernement croit au progrès. Si les chemins de fer et l'industrie du camionnage coopèrent et si le gouvernement fait sa part en simplifiant la réglementation autant que faire se peut, l'industrie du transport et le public en général en seront les vrais bénéficiaires.

332. *Cueillette et livraison.* Nous avons affirmé que les chemins de fer ont leur place dans l'industrie du camionnage, une place limitée. Nous avons expliqué que ce camionnage devait uniquement être le prolongement de l'exploitation ferroviaire.

333. Nous croyons que cette limitation doit être clairement comprise. Elle doit s'étendre au territoire à l'intérieur duquel les camions appartenant aux chemins de fer peuvent circuler. Tel est le cas du service de cueillette et de livraison des chemins de fer. Il y a divergence de vues sur la méthode à suivre pour déterminer les zones de cueillette et de livraison.

334. Il est normal que les chemins de fer veuillent que l'on s'en tienne à une définition large de ces zones afin d'augmenter la souplesse et l'étendue de leur service de camionnage.

335. Les camionneurs indépendants voudraient, pour leur part, que le service de cueillette et de livraison des chemins de fer se limite à une zone aussi petite que possible.

336. Le gouvernement de la province de Québec est d'avis que les zones de cueillette et de livraison doivent se limiter aux régions métropolitaines et aux villes. Nous ne croyons pas qu'on doive permettre aux chemins de fer de faire du camionnage sur nos routes provinciales sous prétexte de fournir un service plus étendu de cueillette et de livraison.

337. Nous sommes d'avis que ce serait forcer la définition que l'on a donnée au rôle supplétif du camionnage pour les chemins de fer que de leur permettre d'utiliser les grandes routes pour le service de cueillette et de livraison.

338. Nous nous attendons à ce que les chemins de fer, non seulement respectent la lettre des ententes qui pourraient intervenir dans le meilleur intérêt du Canada et de chacune des provinces, mais aussi l'esprit et la philosophie sociale qui auront donné naissance à ces ententes et les auront fait accepter.

SECTION 8

Service voyageurs

339. *Genre de service.* Le véhicule automobile est devenu le moyen de transport de passagers le plus important dans la province de Québec. Le deuxième en importance c'est l'autobus. Les chemins de fer ont perdu du terrain comme moyen de transport de voyageurs, cependant que la circulation aérienne augmentait par sauts et par bonds au cours des récentes années.

340. Nous avons préparé un tableau complet des changements qui ont marqué le transport des voyageurs dans la province de Québec. Ce tableau est annexé sous le No. 24, à l'appendice A.

341. De 1927 à 1957 le nombre de milles par voyageur utilisant l'automobile est passé de 140 à 2,100 per capita. Pour l'autobus l'augmentation a été de 12 à 210. Quant aux chemins de fer ils ont vu le nombre de milles par voyageur diminuer de 317 à 176 per capita au cours de la même période. L'aviation civile a connu une hausse de 3 en 1937 à 111 en 1957.

342. Toutes proportions gardées, le transport par autobus a été de plus en plus populaire, partiellement comme remplacement pour le tramway, partiellement comme réponse aux besoins croissants du transport urbain et interurbain.

343. Soulignons toutefois que la courbe d'utilisation de l'autobus n'a pas été partout la même. Alors que le transport interurbain a augmenté, l'usage de l'autobus dans la région métropolitaine a diminué.

344. La Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada a exposé de la façon suivante comment elle envisage les progrès des services de voyageurs dans l'avenir: (1).

« L'importance de l'automobile particulière pour le transport interurbain croîtra nécessairement beaucoup moins vite dans l'avenir, ne serait-ce que parce qu'elle a déjà acquis une part considérable du trafic actuel . . .

« Comme il est improbable qu'on puisse augmenter la grosseur des autobus interurbains, bien qu'on puisse parvenir, avec l'amélioration des routes, à accroître leur vitesse, il se peut fort bien que ces véhicules ne puissent pas conserver leur part actuelle du trafic-voyageurs. Les voyages par avion, surtout pour les longs trajets et sur les routes internationales, continueront sans doute à gagner du terrain à mesure que les avions augmenteront leur vitesse et leur charge, . . .

« Le transport ferroviaire continuera probablement à baisser peu à peu, bien que sur les lignes principales et pour les voyages à courte distance et les voyages de nuit, ce mode de transport puisse tenir tête assez bien aux lignes aériennes à cause du temps qu'il faut mettre pour se rendre aux aéroports et en revenir . . .

... la mise en service de trains plus rapides et l'usage plus répandu des autorails diesel devraient permettre aux chemins de fer de les concurrencer assez bien. »

345. La province de Québec est d'avis que dans les grands centres les automobilistes trouveront de plus en plus difficile de se rendre au travail en automobile. L'encombrement des rues et la rareté des terrains de parking dans les secteurs industriels et commerciaux des grandes cités en sont les principales causes.

346. Bien que l'on améliore continuellement la qualité de nos rues, que l'on construise des auto-routes et des voies d'évitement, bien que les terrains de parking soient de plus en plus nombreux dans les centres industriels et commerciaux de nos cités et de nos villes, ces améliorations, cela est connu, suivent plutôt qu'elles ne précèdent la demande dans le domaine du transport.

347. Nous croyons donc qu'il est urgent d'améliorer les moyens de transport en commun dans les villes afin de diminuer un peu l'encombrement que cause l'augmentation du nombre des véhicules automobiles dans les rues de nos villes.

348. Cela pourrait se faire de diverses façons:

349. Premièrement, on pourrait utiliser davantage l'autobus. Nos municipalités travaillent dans ce sens en fournissant un service d'autobus de haute qualité, plus rapide et plus régulier.

350. 2. On pourrait construire un métropolitain. On est à mettre au point des plans à ce sujet à Montréal.

351. 3. On pourrait utiliser davantage l'hélicoptère, particulièrement entre les aéroports et le coeur de nos villes. Cette amélioration est encore à venir.

352. 4. On pourrait améliorer et étendre les services de chemins de fer pour les banlieusards.

353. *Service de chemin de fer pour les banlieusards:*

Nous réclamons une amélioration du service que les chemins de fer fournissent aux banlieusards de nos villes les plus importantes. C'est particulièrement urgent dans la région métropolitaine de Montréal, urgence qui croît d'année en année.

(1) J. C. LESSARD, Rapport final de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, pp. 301 et 302.

354. Les rues de Montréal sont encombrées aux heures de pointe. En dépit du programme d'amélioration des rues, cet encombrement va de mal en pis d'une année à l'autre.

355. Dans le passé les trains de banlieue ont absorbé une bonne partie du transport aller-retour des banlieusards. On a augmenté les tarifs et on nous informe que les services de banlieue sont rentables pour les deux chemins de fer.

356. On nous a parlé des dispositions prises par les chemins de fer pour diminuer le coût des services de banlieue. On nous a parlé aussi de plaintes nombreuses sur la qualité de ce service.

357. Aux heures de pointe les trains de banlieue sont très nombreux, mais le service est peu fréquent le reste de la journée. L'équipement dont on se sert, — nous parlons particulièrement des trains de voyageurs, — est insuffisant.

358. Si on modernisait l'équipement et si on augmentait la fréquence du service, les citoyens de Montréal et de la banlieue seraient plus disposés à utiliser les trains de banlieue, ce qui rendrait ce service encore plus rentable.

359. Le CNR a cessé de desservir les stations du lac Saint-Louis. Le Canadien Pacific est maintenant seul à le faire.

360. On nous a soumis plusieurs plaintes à l'effet que les banlieusards ne reçoivent pas le service dont ils ont besoin. L'une est à l'effet que les banlieusards voyageant en direction opposée du flot de la circulation sont négligés. Une enquête de la province de Québec a révélé que sur la route Lachine-Sainte-Anne de Bellevue la densité de la circulation aux heures de pointe est à peu près la même dans les deux sens. Le développement industriel de cette région exige que les banlieusards puissent se déplacer facilement.

361. Nous suggérons que le service en direction du lac Saint-Louis soit amélioré, pour que les chemins de fer profitent à fond du potentiel de voyageurs dans ce secteur.

362. Si on envisage dans son ensemble le problème de la région métropolitaine de Montréal il semble que les allées et venues des banlieusards devraient être jumelées sur la circulation interne de Montréal. Une étroite collaboration dans l'usage des nombreuses lignes de chemins de fer dans et autour de la cité, le réaménagement et l'amélioration de la qualité des rails, l'usage en commun du matériel, l'utilisation peut-être d'un matériel neuf et plus léger pour les services fréquents, feraient beaucoup pour résoudre l'imbroglio du transport de Montréal. Un organisme distinct pourrait peut-être voir à ce que l'actif commun soit utilisé au maximum.

363. Nous prévoyons une croissance considérable de la population et de l'industrie de la région de Montréal au cours des dix prochaines années. Nous souhaitons que les chemins de fer participent à ce développement économique et fournissent aux citoyens de Montréal et de ses banlieues le service de transport dont ils ont besoin, dans toute la mesure du possible. Nous croyons qu'un service amélioré et plus rapide inciterait plus de gens à voyager à bord des trains de banlieue, réduirait l'encombrement des rues et favoriserait le développement de la plus grande ville du Canada, Montréal.

364. La province de Québec est désireuse de coopérer avec le gouvernement fédéral, les municipalités intéressées et les chemins de fer dans la poursuite de ces objectifs.

365. *Trains de voyageurs — Distances courtes et longues.*

Nous avons noté plus haut que les chemins de fer ont perdu une partie de leurs voyageurs. Cette perte est due en partie au désir du public d'avoir un système de transport plus souple, plus rapide et plus confortable.

366. Les chemins de fer n'ont pas toujours répondu à la demande du public. En conséquence l'automobile, l'autobus et l'avion leur ont ravi une partie de leur commerce. Les chemins de fer ont dû diminuer la fréquence de certains

trains et même parfois abandonner des lignes complètes. Ils ont l'intention d'abandonner d'autres lignes et de canceller certains services (wagons-lits, trains rapides, etc.) d'ici quelques années.

367. La courbe d'augmentation de l'usage de l'automobile devant normalement s'infléchir dans l'avenir, c'est, croyons-nous, l'accasion pour les chemins de fer de se mériter une part raisonnable du service — voyageurs au Canada. Ils devront toutefois faire un effort pour attirer la clientèle et fournir au public le service qu'il demande et pour lequel il est prêt à payer.

368. Il ne faut pas oublier qu'au Canada les variations de température influent considérablement sur la régularité des services de transport. Le transport par trains est celui qui résiste le mieux aux aléas de la température.

369. La brume cloue les avions au sol et force automobiles et autobus à ralentir sur les routes. En hiver les tempêtes ou la glace sur les pistes d'envol ou sur les routes ralentissent ou retardent la circulation aérienne ou terrestre. Les citoyens du Canada ont besoin des chemins de fer pour leur assurer d'un bout de l'année à l'autre un service de transport ininterrompu.

370. Nous croyons que les chemins de fer pourraient mieux concurrencer les autres moyens de transport s'ils adoptaient des méthodes d'exploitation plus souples et s'ils accéléraient le transport des voyageurs grâce à des wagons plus petits et plus rapides.

371. Nous croyons que l'on devrait utiliser davantage l'auto-rail. Il offre au public voyageur un service satisfaisant et attrayant. L'usage de ces véhicules rapides se répand, mais nous croyons que l'on pourrait accélérer dans ce domaine. Une enquête s'imposerait pour connaître quel serait le potentiel de voyageurs si l'on mettait en service un plus grand nombre d'auto-rails avec des horaires plus réguliers.

372. Le train met encore de quatre heures à quatre heures et demie à couvrir la distance entre Québec et Montréal. Nous croyons que le laps de temps nécessaire pour aller de la capitale de notre province jusqu'à la métropole du Canada devrait être diminué. On pourrait également songer à améliorer, entre autres, les lignes Québec-Malbaie et Québec-Chicoutimi.

373. Les chemins de fer ont déclaré qu'ils désirent diminuer la fréquence de leurs trains transcontinentaux, parce que l'avion leur a enlevé une bonne partie de leurs voyageurs. C'est une façon bien négative d'envisager le problème.

374. Nous croyons qu'on pourrait diminuer encore le coût d'exploitation et offrir au public canadien un meilleur service. Selon nos informations, nombreux sont les voyageurs qui voudraient voir les chemins de fer préparer un horaire qui répartirait les trains transcontinentaux plus uniformément sur toute la journée.

375. Les chemins de fer pourraient aussi étudier la possibilité d'offrir aux Canadiens un service encore meilleur en jumelant le voyage en automobile et en train sur les longues distances. Nous suggérons aux chemins de fer de faire enquête et, si possible, d'adopter une méthode qui permettrait aux voyageurs d'expédier leur automobile à bord du train dans lequel ils voyageraient. Certains voyageurs pourraient ainsi dormir la nuit à bord du train et voyager le jour en automobile. Ils pourraient se servir de leur automobile à destination, sans avoir à couvrir les longues distances entre deux points. En Europe ce service est une réussite. Les distances étant encore plus considérables au Canada, il y a là, à notre avis, un domaine prometteur que les chemins de fer n'ont pas encore prospecté.

376. Les chemins de fer pourraient aussi inviter les automobilistes à utiliser le chemin de fer sur les distances moyennes. Il faudrait pour cela déplacer certaines stations de banlieue, et prévoir de grands terrains de parking surveillés. Le voyageur allant de Québec à Montréal, par exemple, pourrait se rendre en automobile à la station de banlieue la plus proche, y parquer son automobile prendre le rapide pour Montréal, voir à ses affaires, revenir à Québec en train, et rentrer chez lui en automobile.

377. Nous sommes convaincus que les chemins de fer peuvent faire davantage pour se mériter la clientèle des voyageurs. Ils devront trouver le moyen de faire coïncider les avantages d'un voyage rapide et agréable en train avec la souplesse de l'automobile.

378. Les chemins de fer pourraient étudier la possibilité d'offrir aux voyageurs un service à prix global sur les distances plus courtes, de la même façon qu'on l'offre pour les voyages transcontinentaux. Le public voyageur aime ce système qui ne comporte qu'un seul paiement pour le billet de chemin de fer, les repas, et les services auxiliaires.

379. *La Loi du CN et du CP.* Cette loi, votée en 1933, avait pour but d'encourager les deux grands chemins de fer à coopérer pour améliorer l'efficacité de leur exploitation en diminuant la duplication des services, ce qui permettait un usage plus économique du matériel.

380. Cette loi a permis aux chemins de fer de coopérer surtout par la mise en service de trains en commun. Autre champs de coopération: les services conjoints de fret et d'aiguillage et l'utilisation conjointe de certaines lignes de chemin de fer.

381. Bien que l'on ait réalisé certaines économies grâce à cette loi, elles ont été plutôt modestes. Une étude préparée pour la Commission royale sur les transports (Commission Turgeon) conclut que l'économie annuelle est de \$1,000,000. (1)

382. Cette loi a aussi dissuadé les deux chemins de fer de se faire une concurrence dommageable et inutile. A ce point de vue, elle a rendu service. (2)

383. Les chemins de fer ont réclamé le maintien de la loi qui les régit. Ils ont proposé des amendements à l'article 2 (3), amendements de la même nature que ceux que l'on a proposés à l'article 168 de la Loi des chemins de fer en ce qui a trait à l'abandon de lignes de chemin de fer (3)

384. Le gouvernement de la province de Québec a deux recommandations à faire à ce sujet, l'une d'ordre général, l'autre plus spécifique.

385. Notre recommandation d'ordre général est à l'effet que la Loi du CNR et du CPR reste inchangée. Nous nous opposons aux amendements proposés par les chemins de fer à l'article 2 (3).

386. Nous partageons l'opinion exprimée par la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, qui déclare:

« Il ne semble pas au surplus que la recommandation faite par la Commission Turgeon en 1951 et voulant que les deux chemins de fer collaborent davantage pour réaliser de nouvelles économies d'exploitation, ait donné des résultats fort appréciables. » (4)

387. Nous croyons que les chemins de fer devraient à l'avenir faire davantage pour jumeler leurs services là où c'est susceptible de produire des économies, non seulement quant aux voyageurs, mais dans d'autres domaines aussi.

388. On nous informe que les chemins de fer songent à annuler quelques-uns de leurs trains transcontinentaux. La mise en commun de ces trains pourrait diminuer le coût d'exploitation, tout en accordant au public voyageur le service qu'il réclame.

389. Notre recommandation d'ordre spécifique concerne l'amélioration du service de train en commun entre Montréal et Québec. Ce train utilise la voie du Canadien Pacifique sur la rive nord du Saint-Laurent. Il dessert une région populeuse. Trois-Rivières est une ville industrielle. La région desservie est relativement plus riche que son équivalent sur la rive sud. La ville de Québec est située sur la rive nord. Il est urgent de reconstruire le lit de cette ligne.

(1) Rapport de la Commission royale sur les transports, p. 246.

(2) *Ibid.* p. 247.

(3) Mémoire du Canadien National, *ibid.* p. 52.

(4) Final Report of Royal Commission on Canada's Economic Prospects, *ibid.*, p. 284.

390. La région métropolitaine de Québec s'étend graduellement en direction du pont de Québec. La ligne Lévis-Montréal est plus courte que la ligne Québec-Montréal. Ses trains n'ont pas besoin de contourner Montréal avant d'atteindre la gare. Le lit en est meilleur et permet de plus grandes vitesses. On pourrait construire près de Charny, c'est-à-dire à proximité du pont, une nouvelle station, flanquée d'un vaste terrain de parking. On pourrait ainsi couvrir en trois heures la distance de Québec à Montréal, ce qui serait une amélioration considérable sur la situation actuelle.

391. Pour atteindre ce but, il faudra mettre des autorails express en service sur la route Québec-Montréal. L'horaire ferait alterner les trains en commun plus rapides sur la rive sud, avec les auto-rails express rapides sur la rive nord. Le service serait bien meilleur.

392. Nous croyons que les deux chemins de fer pourraient coopérer plus efficacement à ce sujet et nous espérons qu'ils le feront dans leur propre intérêt, et pour fournir aux citoyens de la province de Québec un meilleur service entre les deux plus grands centres métropolitains de notre province.

SECTION 9

Chemin de fer

Lignes nouvelles et abandon de lignes

393. *Nouvelles lignes de chemins de fer.* En général les chemins de fer desservent bien la province de Québec. Au cours des dix dernières années la construction de lignes de chemin de fer a connu un regain de vie. Entre 1951 et 1960 la longueur des lignes de chemin de fer dans Québec a augmenté de 850 milles.

394. La construction de lignes de chemin de fer s'est faite surtout dans les régions du Nord. Peu après 1950 on a construit la ligne Québec-Labrador et Côte Nord, allant de Knob Lake à Sept Îles. Quelques années plus tard la ligne Barraute-Chibougamau et Saint-Félicien était mise en service. La construction de la ligne Gagnonville-Port Cartier est terminée, le dernier crampon ayant été enfoncé par notre ministre des Terres et forêts le 11 décembre 1960. La ligne de Matagami, dont il a été question dans le Discours du Trône, et la ligne du lac Albanel sont à l'état de projets.

395. Nos progrès dans la construction ferroviaire sont dus en partie au développement rapide de notre région du Nord et en partie à l'importance des chemins de fer dans l'ouverture de nouveaux territoires et dans l'exploitation de la multitude des richesses naturelles dans le Nord de notre province.

396. Plusieurs autres projets de construction ferroviaire, à notre avis, devraient être sérieusement étudiés. En voici deux exemples:

397. Une nouvelle ligne allant de Chicoutimi à Baie Comeau et à Sept Îles aiderait, nous le croyons, à développer la région de Chicoutimi et la région du Nord et serait à la longue rentable. Une telle ligne nous permettrait d'exploiter davantage nos richesses naturelles, particulièrement les ressources forestières de cette partie de la province.

398. Un autre projet souhaitable serait une ligne entre Mont-Laurier, Maniwaki et Senneterre, qui relierait l'économie de la région de l'Abitibi à celle de Montréal.

399. Actuellement le commerce est beaucoup plus dense entre l'Abitibi et Toronto qu'entre cette région et Montréal. Les communications ferroviaires avec Toronto étant meilleures et les tarifs, moins élevés, cela explique la situation. Avec la ligne que nous proposons, le marché de la région de l'Abitibi augmenterait et ses habitants pourraient compter sur un nombre plus grand de fournisseurs et partant sur de meilleurs prix.

400. La construction de nouvelles lignes de chemin de fer ne doit pas se faire au hasard. Elle doit être précédée d'une enquête économique pour s'as-

surer que les ressources situées sur le parcours de ces lignes sont pleinement mises en valeur, compte tenu de l'existence d'autres moyens de transport, par air, par route ou par eau.

401. Il faut également prendre en considération la géographie économique de la province de Québec, spécialement la répartition de nos ressources naturelles, de nos industries secondaires et de nos marchés.

402. La politique de fixation des tarifs de chemin de fer a une grande influence sur le transport des ressources vers les marchés. Elle affecte aussi la décision des industries quant à l'endroit où elles construiront leurs usines.

403. La construction de nouvelles lignes de chemin de fer dans le Nord de la province entraînera peut-être le remaniement de certaines lignes anciennes. Par exemple la ligne du Lac Matagami justifiera peut-être la construction de la ligne Mont-Laurier-Maniwaki-Senneterre. La même chose pourrait éventuellement être vraie pour la ligne Québec-Chicoutimi si l'on construit la ligne Chicoutimi-Sept-Iles. Nous tenons compte de l'effet que la mise en service des lignes nouvelles pourra avoir sur l'exploitation de lignes déjà anciennes.

404. Nous sommes d'accord avec les conclusions de la Commission royale des transports (Commission Turgeon) relativement à la construction de nouvelles lignes de chemin de fer: (1)

« L'ère des constructions hasardeuses, et par conséquent injustifiées, semble maintenant révolue, et le peuple canadien peut être raisonnablement sûr que désormais, aucune entreprise ferroviaire ne sera lancée, si ce n'est après étude approfondie de chaque projet et en égard toujours aux engagements financiers en cause.

La survivance de nos chemins de fer, tant privés que publics, est de la plus haute importance pour le Canada. A mesure que de nouveaux moyens de transports deviendront nécessaires dans des régions encore insuffisamment pourvues, c'est, en général, aux chemins de fer qu'il appartiendra de les leur procurer.

405. C'est vrai que l'on a fini d'ouvrir l'Ouest canadien et que l'on ne construira plus de lignes transcontinentales, mais au Canada nous devons relever un autre défi, celui d'ouvrir le Nord.

406. Si grands qu'aient été les progrès réalisés dans la province de Québec et dans le reste du Canada, nous n'avons fait qu'entamer les trésors du Nord de notre pays et nous avons à peine commencé à exploiter les richesses naturelles de cette région.

407. Les chemins de fer peuvent nous aider considérablement à ouvrir le nouveau territoire du Nord, d'autant plus que ce développement est prometteur et justifie pleinement, à long terme, la mise de fonds qu'il nécessitera.

408. Nous voulons mettre progressivement en valeur toutes nos richesses naturelles, dans toutes les régions de la province de Québec. La région du Nord en est une partie importante. Nous nous attendons, dans ce développement, à ce que les chemins de fer mettent toute leur ingéniosité et toute leur puissance créatrice à réaliser un programme agressif d'améliorations et d'expansion des services à des conditions aussi économiques que faire ce peut, compte tenu des responsabilités nationales des chemins de fer comme utilité publique.

409. *Abandon de lignes de chemin de fer.* Le CPR et le CNR, dans les mémoires qu'ils ont présentés à la Commission d'enquête, ont demandé que l'on amende la Loi des chemins de fer de manière à renverser le fardeau de la preuve, modifiant ainsi la procédure actuelle quant à l'abandon de certaines lignes de chemin de fer et de certains services de voyageurs.

410. Les chemins de fer se sont exprimés comme suit, et nous nous limitons à citer les paragraphes clefs:

(1) Rapport de la Commission royale des transports, Ottawa, février 1951, pp. 146 et 150.

Le CPR — « Là où la preuve est faite que le coût d'exploitation d'une ligne de chemin de fer, sur une période de trois années consécutives, et que le coût du transport originant ou se terminant sur cette ligne pendant cette période ont dépassé les revenus provenant de ce transport, la compagnie pourra abandonner l'exploitation de cette ligne. » (1)

Le CNR — « Nonobstant les prescriptions de cette loi ou de toute autre loi, la compagnie pourra, conformément à cet article, abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer chaque fois que les revenus de cette exploitation sont inférieurs à son coût. » (2)

411. Les chemins de fer ont reconnu qu'ils se sont heurtés à une opposition considérable, particulièrement de la part des gens affectés par l'abandon des lignes de chemin de fer.

412. Les chemins de fer, pour leur part, se plaignent de ce que la procédure prescrite par la Commission des transports du Canada, conformément aux prescriptions de la Loi des chemins de fer, les obligent à faire la preuve, et nous citons le mémoire du CPR, que « l'abandon d'une ligne de chemin de fer ne causera pas d'ennuis sérieux au public ». Cela, à leur avis, impose « un fardeau trop lourd aux chemins de fer » (3).

413. Le CNR a voulu étayer sa thèse de la façon suivante: « Qu'une procédure plus expéditive soit adoptée quant à l'abandon des lignes de chemin de fer, pour que les chemins de fer puissent réaliser des économies qui en dernière analyse profiteront au public et à la compagnie, sans que les intérêts essentiels des expéditeurs ne soient lésés . . . »

« Le Canadien National sollicite la coopération des autorités provinciale et municipale pour régler ces problèmes . . . »

« L'on pourrait songer à des réseaux régionaux plutôt qu'à des lignes particulières. » (4)

414. La Commission royale des transports (Commission Turgeon) s'est prononcée en faveur d'une procédure d'abandon raisonnable, à la condition que les intérêts du public en général soient suffisamment protégés. Nous citons:

« Up to the present, line and service, abandonments by railways have not been looked upon with favour in Canada. It is time now for all concerned to re-consider their attitude in this regard. If the American railways had not been allowed to meet by abandonment, sometimes partial and sometimes total, the difficulties created by highway competition, by the cessation or relocation of industry, by the exhaustion of naturel resources, etc. they would undoubtedly have been in a much more unfavourable position than they are today. Our railways should be allowed to practise similar economies in cases where operations are shown to have become substantially unnecessary or to be definitely unprofitable, especially, of course, when it is shown that reasonable service can be assured by other agencies. » (5)

415. La Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada a secondé le principe énoncé par la Commission royale des transports, et nous citons:

« Nous suggérons que la Commission des transports donne vigoureusement suite à la suggestion de la Commission Turgeon de permettre l'abandon des embranchements non rentables et des autres services déficitaires. » (6)

(1) Mémoire du Pacifique Canadien à la Commission d'enquête sur les transports au Canada Montréal, septembre 1960, p. 59.

(2) Mémoire du Canadien National à la Commission Royale d'enquête sur le transport du Canada, Montréal, septembre 1960, p. 63.

(3) Mémoire du Pacifique Canadien, *ibid.*, p. 59.

(4) Mémoire du Canadian National, *ibid.* pp. 50 et 51.

(5) Rapport de la Commission royale des Transports, *ibid.*, pp. 134-135.

(6) Rapport final de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, Ottawa, novembre 1957, p. 284.

416. Le gouvernement de la province de Québec est d'accord avec le principe sous-jacent à l'article 168 de la Loi des chemins de fer. Il approuve la procédure adoptée par la Commission des transports du Canada dans l'administration de cette loi.

417. Nous croyons que l'abandon de lignes de chemins de fer est une chose très sérieuse, et comporte des décisions qui ne doivent pas être prises à la légère. La vie même de plusieurs de nos municipalités, dans les sections moins peuplées du Canada, dépend de l'existence de moyens de transport suffisants. La nécessité de ces services pour les intéressés, et l'expression de leur point de vue doivent être pris en très sérieuse considération par la Commission des transports du Canada avant que celle-ci n'approuve l'abandon de lignes de chemin de fer.

418. Les amendements proposés imposeraient aux chemins de fer la seule obligation de prouver qu'ils ont essuyé des pertes sur une ligne particulière, pendant une période de trois ans (c'est le mémoire du CPR qui le propose) alors que les usagers de cette ligne auraient le fardeau de prouver ou bien que les chemins de fer n'ont pas perdu d'argent au cours des trois dernières années ou « que l'on a garanti, pour une période de temps raisonnable et dans un avenir immédiat, des revenus suffisants pour couvrir les dépenses. » (1)

419. Le gouvernement de la province de Québec considère que ces amendements proposés à l'article 168 de la Loi des chemins de fer par le CPR et le CNR sont peu pratiques. Il s'y oppose vigoureusement pour deux raisons:

420. 1. Les chemins de fer possèdent tous les dossiers sur leur exploitation; ils savent quelles difficultés ils rencontrent sur une ligne particulière et leurs causes; ils savent quelles mesures ont été prises, le cas échéant, pour que cette ligne soit plus rentable. S'ils n'ont pas agi, ou n'ont pas suffisamment agi, ils savent pourquoi. C'est une suggestion peu pratique de transférer le fardeau de la preuve aux usagers des services ferroviaires quand l'administration de la compagnie de chemin de fer possède tous les renseignements.

421. 2. En vertu de la nouvelle procédure le fardeau de prouver que l'intérêt public ne sera pas sérieusement lésé par l'abandon d'une ligne de chemin de fer passerait de la compagnie de chemin de fer au public affecté.

422. Nous avons déjà affirmé et nous répétons que les compagnies de chemin de fer, comme utilité publique, ont des responsabilités nationales aussi bien que commerciales.

423. En tant qu'entreprises commerciales, les chemins de fer voudront tenter d'organiser une exploitation rentable et obtenir un rendement raisonnable sur leur mise de fonds. En tant qu'utilité publique, ils ne doivent pas oublier leurs responsabilités envers la communauté, responsabilité de maintenir les services de transport nécessaires.

424. Nous n'avons aucune objection à ce qu'on simplifie et à ce qu'on accélère la procédure prévue par l'article 168 de la Loi des chemins de fer, telle qu'elle est actuellement.

425. Nous sommes heureux de ce que le CNR veuille obtenir la coopération des autorités provinciales et municipales relativement aux problèmes économiques qui intéressent les chemins de fer. Cette coopération implique les enquêtes nécessaires et une planification sur une base régionale.

426. Nous aimerions rappeler aux chemins de fer que leur exploitation dans la province de Québec a été, d'une façon générale, rentable. Nous les prévenons que nous allons nous opposer vigoureusement à leurs recommandations quant à l'abandon des lignes de chemin de fer, à moins que les intérêts des citoyens des municipalités affectées ne soient entièrement sauvegardés et que les régions affectées ne soient assurées de moyens de transport suffisants, qui sont à notre avis, essentiels au développement et au progrès économique de la province de Québec et du Canada en général.

427. Les arguments que nous avons énoncés s'appliquent également aux recommandations des chemins de fer relativement à l'abandon des services-voyageurs.

(1) Mémoire du Pacifique Canadien, *ibid.*, p. 160.

428. Les compagnies de chemins de fer s'opposent à ce qu'ils aient le fardeau de prouver que « les ennuis que causent au public l'abandon du service, dépassent le fardeau que le maintien de ce service imposerait à la compagnie ferroviaire. » (1)

429. Les compagnies de chemin de fer disent qu'il devrait être suffisant de prouver à la Commission des transports du Canada, — nous citons encore le mémoire du CPR, — que « le service n'est pas rentable, pour qu'alors la personne ou les personnes qui s'opposent à la demande, aient la responsabilité d'indiquer quelle source de revenu additionnelle rendrait le service rentable. » (2)

430. La province de Québec, pour les raisons ci-dessus, s'oppose au changement de la procédure quant à l'abandon de services-voyageurs. Elle recommande que l'article 315 de la Loi des chemins de fer soit maintenu tel qu'il est.

431. Nous sommes également inquiets de certaines tendances dans la théorie des chemins de fer relativement à l'abandon des lignes de chemin de fer. Nous faisons particulièrement allusion à la déclaration du Pacifique Canadien dans son mémoire à la Commission royale:

« Si, évidemment, les chemins de fer ne peuvent tirer un revenu raisonnable de la manutention des grains d'exportation dans l'Ouest canadien, il faudra songer à supprimer de très longues distances, quelque chose comme 2,500 milles d'embranchements dans les prairies. » (3)

432. A la page 56 du même mémoire, le CPR fait la déclaration suivante:

« Je crois que l'on a dit à la Commission que le Pacifique Canadien n'avait pas préparé de programme visant à abandonner les embranchements sur une haute échelle. Nous voulons insister sur cette déclaration. » (4)

433. Répondant aux questions des procureurs de la province de Québec, l'avocat du Pacifique Canadien a dit qu'abandonner 2,500 milles de lignes n'était pas, à son avis, de l'abandon « sur une haute échelle », et que le CPR insisterait pour qu'on le lui permette si on n'accédait pas à ses demandes.

434. Quand on lui a demandé si c'était là une menace, il a répondu: « Non, tel n'est pas le sens de ma réponse. » (5)

435. Le gouvernement de la province de Québec est d'avis lui, que l'abandon par le même chemin de fer, dans une même région, (les provinces de l'Ouest) de 2,500 milles de lignes c'est de l'abandon « sur une haute échelle. »

436. Nous croyons fermement que la solution aux problèmes des chemins de fer devrait avoir pour base une enquête complète, et quelle devrait être jugée au mérite et non pas sous la menace de l'abandon de lignes de chemin de fer sur une haute échelle.

437. Ceci nous amène à la philosophie générale qui guide l'exploitation des chemins de fer. Nous approuvons à fond les efforts des compagnies de chemins de fer pour fournir un service de transport plus efficace, meilleur, et plus économique.

438. Nous aimerions que les chemins de fer à l'avenir adoptent une politique encore plus positive que dans le passé. Nous aimerions qu'ils s'efforcent davantage encore d'augmenter l'efficacité de leur exploitation, de moderniser leur matériel, d'améliorer et d'étendre leur réseau de rails, de reconstruire leurs terminus, d'accentuer les recherches, les études du marché et la planification, et en général, d'améliorer leurs méthodes d'exploitation et d'administration.

(1) Mémoire du Pacifique Canadien, *ibid.*, p. 77.

(2) *Ibidem*, p. 77.

(3) *Ibidem*, p. 55.

(4) *Ibidem*, p. 56.

(5) Transcription de la preuve, audience, volume 113, page 18, 824.

439. C'est une solution facile d'abandonner les lignes de chemin de fer non rentables. Nous voulons des solutions qui servent les meilleurs intérêts des citoyens de notre province et du Canada tout entier.

440. Nous croyons que les chemins de fer pourraient et devraient faire davantage pour que les lignes non rentables le deviennent, sans perdre de vue le développement national du Canada et de chaque province. L'abandon des lignes de chemin de fer devrait être le dernier moyen, et l'on devrait y recourir seulement après que les citoyens des régions affectées auront eu l'occasion d'exposer complètement leur point de vue, et après que l'on aura complètement sauvegardé leur droit à un service de transport suffisant.

441. *Plaintes au sujet de l'exploitation ferroviaire.* A la fin de 1959 le gouvernement de la province de Québec a commencé une enquête sur la qualité et l'efficacité des services ferroviaires dans la province de Québec. Le rapport de cette enquête, qui comporte un grand nombre de plaintes de diverses natures, est à la disposition des intéressés.

SECTION 10

Tarifs et autres arrangements

442. *Tarifs convenus* — Un « tarif convenu » est un tarif établi entre un transporteur pour le transport de tout ou de partie des marchandises de tout expéditeur ou groupe d'expéditeurs. Les tarifs convenus sont permis par la partie IV de la Loi des transports, 1938 telle qu'amendée.

443. Les tarifs convenus ont pour but d'attirer et de garder des clients qui autrement recourraient à d'autres moyens de transport. Ces tarifs favorisent l'augmentation de la concurrence dans le transport. Les chemins de fer et les camionneurs y recourent.

444. On a dit devant cette Commission d'enquête que les tarifs convenus sur les longues distances sont dommageables aux endroits de destination intermédiaires.

445. Les provinces des prairies s'opposent à ce système. Nous citons le mémoire du gouvernement d'Alberta:

"Equity, the needs of intermediate territory, on an economic railway freight rate structure still demand restrictions upon long and short haul discrimination. It is our recommendation to this Commission that such restrictions still be accomplished by the application of the One and One-Third Rule to all types of trans-continental competitive movements whether by Agreed Charges or competitive commodity rates." (1)

446. Deux commission d'enquête ont étudié le problème des tarifs convenus. La Commission d'enquête des transports en est venue à la conclusion que ce système devait être maintenu tel quel. Elle a déclaré:

« Aucune des modifications à la loi proposées par les provinces ou par les chemins de fer, ne peut être recommandée. » (2)

447. La deuxième Commission royale a étudié spécifiquement les tarifs convenus. Elle a fait rapport quatre ans plus tard, en 1955.

448. La Commission a étudié la pratique des chemins de fer de substituer aux tarifs convenus des tarifs soumis à la concurrence sur le réseau trans-continental. Cette nouvelle pratique a été établie par les chemins de fer en mars 1953:

"By entering into an agreed charge with the Canada Iron Foundries Limited and the National Iron Corporation Limited for

(1) Mémoire de la province d'Alberta à la Commission d'enquête des Transports, « Long and Short Haul Discrimination », Edmonton, Alberta, 15 août 1960, p. 33.

(2) Rapport de la Commission d'enquête des transports, février 1951, p. 106.

the shipment of pipe, cast iron, and fittings for same from Toronto and Trois Rivières to Prince Rupert, Vancouver and Watson Island, B.C.” (1)

449. Cette entente sur les tarifs convenus a été soumise pour approbation à la Commission des transports du Canada. Divers groupements de la province d'Alberta s'y sont opposés. Les arguments contre les tarifs convenus ont été résumés en ces termes par la Commission d'enquête:

“Besides asking that the application for approval be rejected, conseil argued, alternatively, that if the agreed charge were to become effective it should be deemed to be a competitive rate within the meaning of section 337 (2) of the Railway Act and subject therefore to the one and one-third rule. This contention was rejected by the Board and no appeal was taken to the Supreme Court on the question of law involved. Instead, the Government of Alberta, as stated above, asked the Government of Canada to have the legislation amended so as to apply the rule to all agreed charges to the West Coast. The Government of Canada, having considered the representations to be made, decided that actions should be deferred until the matter had been investigated. » (3)

450. Après avoir étudié la preuve monsieur W. F. A. Turgeon a exposé de la façon suivante les problèmes des chemins de fer:

“The railways have been compelled to operate most of the time under comprehensive regulation which was designed originally for conditions specifically different from those existing today. Basically, it was the regulation of monopoly in the public interest. With the exception of water transportation, where such existed, the shipper had no other carrier to which he could turn for service. As such, the regulation recognized only such competition as would occur between different rail carriers and between rail and water carriers. It did not recognize a situation wherein the railways would be faced with active and intense competition for a particular part of its traffic, the high rated traffic. Today the railways operate under two different sets of conditions: one, where they still have a monopoly and present regulation remains suitable; the other, where they are faced with intense competition, and present regulation puts them in an unfair position because it binds them almost as closely as it did in the time of their monopoly.” (4)

451. Monsieur W. F. A. Turgeon a conclu que la solution aux problèmes des chemins de fer était la suivante. Nous citons:

“I take the view that the object to be attained, as nearly as possible, is to set the railways free, but with the safeguard of certain precautions intended to preserve the rights of other interested parties.” (5)

452. Le commissaire fit ensuite un certain nombre de recommandations, dont le but était de rendre le système des tarifs convenus plus efficace. Il suggéra des amendements à la Loi des transports, amendements qui sont cités dans l'appendice A du rapport de la Commission royale sur les tarifs convenus.

453. Relativement à certaines suggestions faites par les représentants des provinces des prairies de la règle un et un-tiers, monsieur Turgeon a conclu:

“The extension of the one and one-third rule to agreed charges cannot be recommended.” (6)

454. Les changements apportés à la loi par le Parlement du Canada après la publication du rapport de la Commission d'enquête sur les tarifs convenus ont grandement facilité les ententes entre chemins de fer et expéditeurs. On s'est abondamment servi de ces tarifs spéciaux.

(1) Rapport de la Commission royale sur les tarifs convenus, 1955, p. 10.

(2) *Ibid.*, pp. 10 et 11.

(3) *Ibid.*, pp. 10 et 11.

(4) *Ibid.*, pp. 20.

(5) *Ibid.*, p. 36.

(6) *Ibid.*, p. 45.

455. Le gouvernement de la province de Québec croit que le système des tarifs convenus, tel qu'il s'est stabilisé au cours des récentes années, a bien servi l'intérêt national. Il offre aux expéditeurs des tarifs réduits sur les longues distances. Camionneurs et chemins de fer utilisent tous deux le système des tarifs convenus. Les chemins de fer sont obligés de publier ces tarifs. Cela permet aux camionneurs indépendants d'établir les leurs de manière à concurrencer les chemins de fer.

456. Les petits expéditeurs tirent de ce système les mêmes avantages que les gros expéditeurs. Nous citons:

"The agreed charges are not unfair to the small shipper, because any shipper may obtain the benefit of agreed charges granted to another shipper provided the goods are the same or of similar kind in both cases and are offered for carriage under substantially similar circumstances and conditions." (1)

457. Nous recommandons qu'on maintienne le système des tarifs convenus et nous nous opposons à ce que la règle un et un-tiers s'applique « à tous les genres de transport transcontinentaux à base de concurrence, que ce soient par tarifs convenus ou par tarifs marchandises. » (2)

458. *Relèvements horizontaux par pourcentage.* Le relèvement horizontal par pourcentage des tarifs de chemin de fer résulte de l'augmentation uniforme de tous les taux. Il y a exception pour les tarifs convenus et pour les tarifs statutaires.

459. Les chemins de fer sont d'avis que ce relèvement horizontal est la seule méthode pratique d'obtenir une augmentation générale de revenu, méthode qui selon eux comporte un minimum d'injustice.

460. Le rapport de la Commission royale des transports, de 1951, a étudié cette question à fond, y compris l'expérience américaine. Nous acceptons les conclusions de la Commission royale:

« Les demandes de majorations uniformes de tous les taux de transport prennent pour acquis, bien à tort, que toutes les marchandises peuvent, dans n'importe quelles conditions, absorber un montant égal de majoration.

Il est vrai que si les majorations uniformes conservent les écarts de tarifs du point de vue pourcentage, elles dérangent ces écarts lorsqu'ils sont traduits en cents par 100 livres (ou autre unité de mesure), du moins en ce qui touche les expéditeurs et les consignataires, et c'est là un facteur très important pour eux.

Les majorations uniformes accentuent le désavantage dont les expéditeurs et les consignataires à longue distance sont déjà victimes.

Le remède à la situation ne consiste pas à interdire ces majorations par une mesure législative ou autre; c'est aux compagnies ferroviaires elles-mêmes qu'il appartient de la corriger. Celles-ci devraient étudier tous les aspects de la situation du trafic et présenter à la Commission des transports (conformément aux précédents susmentionnés) des propositions indiquant non seulement leur besoin maximum de majorations proportionnelles, mais aussi, entre autres détails, diverses majorations par pourcentages aux différentes marchandises, des majorations déterminées au lieu de majoration proportionnelles si elles sont plus convenables et, en certain cas, des majorations maxima calculées en cents par 100 livres ou d'après une autre mesure. Il conviendrait d'étudier avec un soin spécial la question du transport à longue distance et celle des tarifs imposés aux produits de base (matières premières). Les compagnies ferroviaires devraient être en mesure de procéder de cette façon surtout maintenant qu'elles disposent de nouvelles méthodes statistiques. Si elles n'abordent pas le problème de cette manière, il incomberait à la Commission des transports de les y contraindre. » (3)

(1) *Ibid.*, p. 61.

(2) Mémoire du Pacifique Canadien, *ibid.*, p. 12.

(3) Rapport de la Commission royale des transports, p. 67.

461. La province de Québec est au courant de l'effet des hausses de tarifs pour le transport sur de longues distances. Ils lui ont valu de perdre, aux mains des Américains évidemment, certains de ses marchés pour le granit dans l'Ouest. Des commerçants de la Saskatchewan ou de l'Alberta se sont lancés en affaires grâce à la protection supplémentaire que leur valait les tarifs haussés qui ont fait perdre leurs clients aux producteurs québécois. Il y a dans notre province des régions éloignées qui possèdent peu de moyens de transport par eau ou par camions. La construction de bonnes routes leur offre une certaine protection.

462. C'est l'opinion du gouvernement de la province de Québec que les relèvements horizontaux par pourcentage devraient s'appliquer aux tarifs convenus. Dans le mémoire du Pacifique Canadien on dit que: « les chemins de fer font des ajustements individuels aussitôt que les contrats le leur permettent, ou aussitôt que les conditions de transport, qui fixent le niveau des tarifs convenus, permettent de leur substituer un tarif plus élevé. »

463. Le gouvernement québécois accepte cette conclusion et la recommande.

464. *Tarif exportation-importation.* Ces tarifs sont généralement moins élevés que les tarifs pour le fret domestique. Cette diminution a pour but d'inviter exportateurs et importateurs à faire usage des ports et des autres moyens de transport du Canada. Les chemins de fer et les ports canadiens peuvent ainsi offrir des tarifs qui se comparent avec ceux qu'offrent les ports américains et les chemins de fer qui y conduisent.

465. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent a amené une augmentation du transport océanique qui atteint les rives du Canada et pénètre à l'intérieur du Continent. Nous aimerions que les ports canadiens, — et nous incluons dans cette expression, les ports du fleuve Saint-Laurent, — reçoivent une part aussi importante que possible de ce commerce.

466. Les chemins de fer en profiteront, car ils transporteront plus de fret. Même avec des tarifs moins élevés, un volume substantiel de fret donne aux chemins de fer le bénéfice de l'exploitation sur une haute échelle, ce qui leur permet de réaliser certaines économies.

467. Il est arrivé que les tarifs spéciaux à l'exportation et à l'importation soient tombés sous le niveau des tarifs correspondants dans des ports comparables de l'un ou de l'autre côté de la frontière. Exemples: Montréal et Philadelphie, et Halifax, Saint-Jean et New York. Le fait est que les tarifs du fret domestique canadien à destination de Montréal ont moins augmenté que les tarifs domestiques aux États-Unis.

468. Nous croyons, pour deux raisons, qu'il est souhaitable pour le Canada et pour la province de Québec d'offrir des tarifs spéciaux à l'exportation et à l'importation.

469. 1. Ils tendent à développer le transport à l'intérieur du Canada et par les ports canadiens.

470. 2. Si les tarifs canadiens et américains diffèrent cela signifie un coût de transport plus bas pour nos exportateurs, ce qui aide les Canadiens à concurrencer les marchés étrangers et permet d'augmenter le volume du commerce d'exportation du Canada, commerce si essentiel à la prospérité et au développement de notre pays.

471. Le gouvernement de la province de Québec est en faveur du maintien de ces tarifs spéciaux. Il s'oppose aux recommandations faites par les chemins de fer à l'effet de modifier le système établi, ou de leur accorder une subvention. Notre point de vue concorde avec celui de la Commission royale des transports (Commission Turgeon):

« Nous ne recommandons aucune modification des lois régissant les tarifs d'exportation et d'importation. »

472. *Subsides pour le transport des grains de provende.* En vertu de ce système le gouvernement fédéral accorde des subventions sur le transport des grains de provende, y compris le blé, l'avoine, l'orge, le seigle et le blé d'inde,

les cribles et les moulées de l'Ouest vers l'Est, afin de diminuer le coût de production du bétail dans les provinces du Centre et de l'Atlantique, et pour mettre un marché plus important à la disposition des agriculteurs des Prairies.

473. On a adopté ce système au début de la Deuxième grande guerre par l'Arrêté ministériel, p.c. 7523, du 24 septembre 1941. Il a été amendé par plusieurs arrêtés ministériels subséquents.

474. Depuis 1941 le gouvernement fédéral a maintenu cette politique de subventions par des Arrêtés ministériels adoptés chaque année. La subvention actuelle est de \$5.00 la tonne dans la province de Québec. On accorde davantage pour d'autres régions.

475. Le gouvernement de la province de Québec est en faveur du maintien de ce système qui a ouvert un marché pour les surplus de grains de l'Ouest. Les fermiers de la province de Québec et des autres provinces de l'Est ont pu acheter des grains de l'Ouest à des prix moins élevés, ce qui leur a permis d'affronter la concurrence dans l'élevage du bétail. Ce système a empêché la hausse trop considérable des prix au consommateur de la province de Québec, prix qui auraient certainement monté sans la subvention sur les grains.

476. On nous a dit qu'il serait plus facile d'élaborer une politique agricole dans le Québec si la subvention sur le transport du grain était établi sur une base permanente au lieu d'être renouvelable d'année en année.

Nous recommandons donc à la Commission royale sur les transports de proposer que la subvention sur le transport des grains de provende devienne statutaire au lieu d'être soumis, comme s'est actuellement le cas, à l'adoption d'arrêtés ministériels annuels.

477. Afin que l'on puisse profiter pleinement de ce système, nous suggérons au Ministère fédéral de l'agriculture de consulter chaque année les ministères provinciaux de l'agriculture, quant à l'état de l'agriculture dans chaque province, particulièrement dans les provinces de l'Est, qui utilisent les grains de provende de l'Ouest pour l'élevage du bétail. On pourrait ainsi prévoir l'effet de cette subvention sur l'agriculture dans chaque province.

478. Nous croyons que le niveau des subventions fédérales pour le transport des grains d'alimentation devrait être relevé à cause de la hausse des tarifs de fret. Nous recommanderions de plus que ce niveau soit révisé de temps à autre, compte tenu de l'augmentation graduelle du coût de transport des grains de provende de l'Ouest vers les marchés de l'Est.

479. *Les tarifs de la Passe du Nid de Corbeau.* Il existe des tarifs de fret spéciaux pour le transport du grain et de la farine des Prairies jusqu'à la tête des Grands Lacs, et pour certains produits du Centre et de l'Est du Canada vers l'Ouest Canadien.

480. Les tarifs de la Passe du Nid de Corbeau sont une partie importante de la structure des tarifs de fret au Canada. Les fermiers et nombre de gens dans les provinces des Prairies les considèrent comme un droit historique. En fait, ces tarifs, principalement pour le grain de l'Ouest, ont une base historique dans une convention connue sous le nom de: Entente de la Passe du Nid de Corbeau.

481. Les tarifs de la Passe du Nid de Corbeau ayant une extrême importance, spécialement pour le transport des grains jusqu'à leur point d'exportation hors du Canada et le commerce d'exportation du Canada étant essentiel, nous aimerions raconter ici les événements qui ont conduit à l'établissement de ces tarifs.

482. Les tarifs de la Passe du Nid de Corbeau ont été établis par une entente entre le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique, le 6 septembre 1897, conformément au Chapitre V des Statuts du Canada de 1897. Le CPR voulant construire une ligne de chemin de fer de Letbridge, en Alberta, à travers la Passe du Nid de Corbeau, à Nelson, en Colombie Britannique, il réclamait une assistance financière. Le Parlement du Canada autorisa le paiement d'une subvention de \$11,000 du mille de chemin de fer construit, le total ne devant pas dépasser la somme de \$3,630,000.

483. Cette subvention fut accordée au CPR à condition qu'il assume certaines obligations énumérées dans la loi, y compris l'établissement de tarifs spéciaux pour le transport du grain et de la farine des provinces des Prairies jusqu'à Fort William et pour certains produits de l'Est et du Centre du Canada vers l'Ouest Canadien.

484. Le Canadien Pacifique ayant accepté les obligations énumérées dans la loi, reçut une subvention globale de \$3,404,720 pour la construction de la ligne de la Passe du Nid de Corbeau.

485. Le niveau des tarifs de la Passe du Nid de Corbeau resta inchangé jusqu'en octobre 1903, alors que le Canadian Northern Railway signa une entente avec la province du Manitoba. Cette entente assurait au chemin de fer une aide financière de la province et, en retour, acceptait de réduire ses tarifs sur le fret, y compris le grain et la farine.

486. Ces tarifs étant inférieurs à ceux de la Passe du Nid de Corbeau, le CNR a dû, pour des motifs de concurrence, réduire ses propres tarifs jusqu'au niveau de ceux du Canadian Northern Railway. Ces nouveaux tarifs restèrent en vigueur jusqu'en mars 1918.

487. La meilleure façon d'illustrer les fluctuations dans la structure des tarifs en vertu de l'entente de la Passe du Nid de Corbeau est de nous référer, comme le fait la Commission Royale des transports (Commission Turgeon), aux tarifs de fret de Régina à Fort William sur la ligne du CPR. Nous citons:

« Le tarif de Régina à Fort-William, en septembre 1897, était de 23c. par 100 livres. Le 1er septembre 1899, et en vertu de la convention, cette taxe fut réduite à 20c. Du 6 juillet 1922 à la date actuelle, elle a été de 20c., mais dans l'intervalle, elle a subi des modifications . . . »

« La taxe de 20c. par 100 livres à partir de Régina demeura en vigueur de septembre 1899 à octobre 1903, puis fut abaissée à 18 cents par la compagnie, afin de résister à la concurrence infligée à son trafic de grains et de farine du fait du tarif, inférieur à celui du Nid-de-Corbeau, accordé par le Canadian Northern Railway. »

« Cette taxe de \$0.18 par 100 livres de Régina à la tête des Grands Lacs, (allant il va sans dire, avec des taux correspondants de tous les autres points d'expédition des Prairies) resta en vigueur pendant environ quinze ans, soit jusqu'au 1er juin 1918. A cette date, la raison motivant la taxe moins élevée ayant disparu en même temps que la susdite convention, le Pacifique Canadien releva la taxe au niveau de \$0.20 autorisé par la convention du Nid de Corbeau.

Pendant la dernière période de la Grande Guerre, la nécessité d'augmenter les tarifs ferroviaires au Canada s'imposa au Parlement et au pays. A la suite de la forte hausse des frais de la main d'œuvre qui suivit de près le jugement rendu par la Commission McAdoo aux États-Unis en 1918, la Commission des chemins de fer du Canada fut chargée par le gouvernement d'élaborer un nouvel ensemble général des tarifs-marchandises, majorés, qui furent mis en vigueur le 12 août 1918 par un arrêté en conseil édicté en vertu de la Loi des mesures de guerre. Cette majoration générale, d'environ 25%, rendait les taxes sur les grains et la farine supérieures à celles du Nid de Corbeau; la taxe pour Régina était de \$0.24. Cette suspension du tarif du Nid de Corbeau fut ratifiée par le Parlement de la session de 1919 au moyen d'une modification apportée à la Loi des chemins de fer, mais la loi modificatrice contenait une clause conditionnelle limitant la période de suspension à trois ans. Ces trois ans commencèrent à courir à partir du 7 juillet 1919.

La taxe du \$0.24 à partir de Régina resta en vigueur jusqu'au 14 septembre 1920, date où elle fut portée à \$0.32.5. Le 1er janvier 1921, elle fut abaissée à \$0.31 et, le 1er décembre 1921, à \$0.29. Finalement le 6 juillet 1922, la période de suspension étant expirée, elle revint à \$0.20, soit à égalité avec celle de la convention du Nid de Corbeau où, comme il est dit plus haut, elle est restée stationnaire depuis lors. (1)

(1) Rapport de la Commission royale des transports, février 1951, pp. 268 et 269.

488. Les chemins de fer ont fait des recommandations à cette Commission d'enquête pour obvier aux problèmes du transport des grains et des autres produits aux tarifs de la Passe du Nid de Corbeau, face au coût montant de l'exploitation. Nous citons:

« La rareté des sources nouvelles de revenus pour les chemins de fer ont pu laisser supposer à tort qu'il s'est glissé dans nos témoignages des arguments trompe-l'œil ou des injustices quant à la structure des tarifs de fret. Les chemins de fer n'ont qu'un contrôle limité sur leurs dépenses. Ils doivent payer les salaires courants, le prix courants pour les matériaux qu'ils achètent, et assumer les frais de finance courants. Comme utilité publique, ils sont tenus de fournir le service, mais comme entreprise commerciale, les chemins de fer ont droit à des revenus suffisants pour payer leurs dépenses.

Les chemins de fer reconnaissent l'importance de l'agriculture dans l'économie canadienne, en particulier l'importance de l'agriculture de l'Ouest pour le bien-être économique du Canada. Les chemins de fer savent que le fermier canadien est en butte aux politiques agricoles nationalistes des pays importateurs, et doit en même temps faire face aux politiques agricoles de ses concurrents sur le marché de l'exportation, particulièrement des États-Unis. A moins que cette situation ne change les chemins de fer savent que le fermier canadien ne peut pas, sans difficulté, supporter seul le poids d'un tarif juste et raisonnable pour le transport du grain et des produits du grain jusqu'aux endroits d'exportation. Les chemins de fer, toutefois, tout en reconnaissant ces faits, ne sauraient être appelés à fournir un service si essentiel à l'agriculture de l'Ouest du Canada sans qu'on leur accorde une rémunération suffisante pour le transport du grain » (1).

489. Le CPR déclare encore ce qui suit:

« La valeur totale de l'argent et des terres reçus par le Pacifique Canadien en vertu de l'entente de la Passe du Nid de Corbeau est d'environ \$5,000,000. Cette somme a été remboursée plusieurs fois par les diminutions de tarifs entre 1897 et 1925, alors que le gouvernement a fixé par une Loi le niveau du tarif sur les grains. Depuis la deuxième Guerre mondiale surtout le bas niveau de ces tarifs a pesé lourd sur les finances du Canadien Pacifique. Pour l'année 1958 seulement le transport du grain aurait pu rapporter \$18,000,000 net de plus au Canadien Pacifique si les tarifs avaient été haussés à un niveau raisonnable. » (2)

490. Les chemins de fer ont fait des recommandations pour régler le problème des tarifs de la Passe du Nid de Corbeau. Ils ont proposé une solution qui, à leur avis, assurerait aux producteurs de grains de l'Ouest des tarifs raisonnables, et vaudrait en même temps un supplément de revenu aux chemins de fer. Le CPR suggère:

« a) tarifs justes et raisonnables sur le transport du grain et des produits du grain jusqu'aux endroits d'exportation dans l'Ouest du Canada, de manière à assurer un revenu suffisant aux chemins de fer;

b) maintien pour le fermier du niveau actuel des tarifs de fret sur le grain et les produits du grain transportés jusqu'aux endroits d'exportation dans l'Ouest du Canada;

c) acceptation du principe d'une responsabilité nationale envers l'agriculture de l'Ouest et paiement aux chemins de fer de la différence entre un tarif juste et raisonnable et le tarif prescrit par la loi afin que le fardeau ne soit pas tout entier sur les épaules des chemins de fer et des autres expéditeurs. » (3)

(1) Mémoire conjoint CNR, CPR, à la Commission royale d'enquête sur le transport au Canada, intitulé: "Statutory and Related Rates on Grain and Grain Products in Western Canada", Montréal, 12 octobre 1959, pp. 33 et 34.

(2) CPR — Mémoire relativement à: (a) « Nécessité de rajuster les tarifs de fret pour le transport du grain pour que ce fret absorbe une proportion raisonnable du coût total du transport ». (b) « Recommandations pour assurer aux chemins de fer un rendement raisonnable sur le transport du grain de l'Ouest du Canada jusqu'aux points d'exportation, tout en conservant aux fermiers les tarifs actuels ». Soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports au Canada, p. 16.

(3) Mémoire du CPR, *ibidem*, pages 16 et 17.

491. En somme les chemins de fer suggèrent que le gouvernement du Canada subventionne les producteurs de grains de l'Ouest jusqu'à concurrence de 50% d'un tarif juste et raisonnable. » (1) Ce fardeau serait ainsi porté par le contribuable plutôt que par les chemins de fer.

492. Nous rejetons la prétention du CPR à l'effet que les subventions qu'il a reçues en argent et en terres ont été remboursées plusieurs fois. Nous croyons que cette assistance financière ou autres, à l'époque où le CPR en a profité, a été très précieuse et que sa valeur actuelle est bien plus considérable que veut bien l'admettre le CPR.

493. En retour de cette subvention le CPR a signé une entente d'une très grande importance nationale. Nous croyons que le CPR doit honorer sa parole.

494. Il s'est dit bien des choses au sujet des tarifs de la Passe du Nid de Corbeau, dont le niveau n'a pas bougé depuis 60 ans. Le transport du grain est essentiel et les chemins de fer ont fait des progrès techniques considérables depuis le début du siècle.

495. L'apparition des locomotives à moteur Diesel a permis de faire rouler des trains plus considérables, voyageant à une plus grande vitesse. La qualité du matériel est plus grande, et les méthodes d'entretien de ce matériel et des voies a été sensiblement amélioré. Plusieurs de ces améliorations sont relativement récentes. Elles n'ont pas pu encore entraîner les économies que les chemins de fer pourront normalement espérer des mises de capitaux qu'ils ont du faire.

496. Le problème des tarifs de la Passe du Nid de Corbeau a été discuté à fond devant la Commission par les gouvernements provinciaux et d'autres groupements directement intéressés.

497. Le gouvernement de la province de Québec croit que l'on devrait étudier sérieusement les arguments pour et contre la rétention des tarifs de la Passe du Nid de Corbeau. On devra également suggérer, le cas échéant, les remèdes appropriés.

498. Le gouvernement de la province de Québec reconnaît que les tarifs de la Passe du Nid de Corbeau sont une partie vitale de la structure des tarifs de fret au Canada et qu'il y a de sérieux arguments historiques, légaux, économiques et politiques en faveur du maintien de ces ententes.

499. Nous n'avons pas d'idées préconçues à ce sujet et sommes prêts à accepter la meilleure solution à ce problème. Nous serions prêts à étudier toute proposition raisonnable et réaliste qui tiendrait compte des faits historiques, des droits provinciaux, qui serait économiquement saine et qui serait juste pour toutes les parties en cause.

500. *Région du Bas Saint-Laurent.* L'exploitation du CNR dans la région du Bas Saint-Laurent est administrée de Campbellton, au Nouveau Brunswick, de qui relève aussi la région de la Baie des Chaleurs. Ce secteur comprend approximativement 500 milles de voies dans la province de Québec, dans la péninsule de la Gaspésie et dans le Bas Saint-Laurent.

501. Cette région a des caractéristiques économiques qui lui sont propres. Nous croyons que le CNR pourrait augmenter ses revenus et aider la région en souscrivant aux recommandations suivantes:

502. 1. Avoir un bureau régional pour le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie, cette nouvelle région pouvant être appelée « Bas Saint-Laurent-Gaspésie » ou « Appalaches ».

503. 2. Embaucher pour ce bureau du personnel canadien-français, et voir à ce que l'administration soit bilingue dans cette région.

504. 3. Mettre le service rail-route de Montréal à la disposition du Bas Saint-Laurent et de la péninsule de la Gaspésie avec des plate-formes de char-

(1) *Ibidem*, p. 17.

gement à la Rivière-du-Loup, à Rimouski, à Edmundston, à Mont-Joli, à Campbellton, à Dalhousie et à Gaspé. (1)

505. Nous avons reçu des plaintes des loueurs de camions à l'effet que le CNR refuse de leur fournir le service rail-route de Montréal vers le Bas Saint-Laurent, la Gaspésie et les Maritimes. On en a parlé au cours des audiences devant cette Commission (2).

506. M. J. W. G. Macdougall, avocat, parlant au nom du CNR a répondu de la façon suivante à une question du président de cette Commission:

«... les chemins de fer en s'acquittant des obligations que leur impose la Loi des chemins de fer ne sont pas obligés de transporter les marchandises de leurs concurrents, mais seulement les marchandises du public. Nous affirmons que rien ne nous oblige à transporter les marchandises de nos concurrents.» (3)

507. Le camionneur indépendant est un citoyen et un membre de la communauté au même titre que les autres usagers des chemins de fer. Nous réproouvons l'attitude prise par le CNR à l'effet qu'il peut par des pratiques discriminatoires refuser les services de transport. Nous croyons que ces pratiques vont à l'encontre de l'intérêt public et illustrent de la part des chemins de fer une philosophie tendant à éliminer la concurrence en refusant d'assumer leurs obligations comme utilité publique.

508. Le refus persistant du CNR de fournir le service rail-route aux camionneurs indépendants a contribué à une réduction des affaires de l'industrie du camion de louage dans le Bas Saint-Laurent et en Gaspésie. Certaines sociétés de camionnage sont acculées à de graves difficultés financières.

509. Le gouvernement de la province de Québec croit que le service rail-route en vertu du plan No 1 (4) devrait être mis à la disposition de tout camionneur détenant un permis, et ne pas être offert aux expéditeurs seulement (5). Nous recommandons que le mot « expéditeur » soit défini de façon à inclure le camionneur indépendant.

510. *Embauchage d'un personnel canadien-français.* En règle générale, et ceci s'applique au CNR et au CPR, nous aimerions que le personnel à tous les niveaux de l'administration et de l'exploitation des chemins de fer soit bilingue.

SECTION 11

Transport par eau

511. *L'avenir des ports du Québec.* En 1959 les 74 ports de la province de Québec ont manutentionné 53.7 millions de tonnes de marchandise. Les principaux produits embarqués et débarqués sont du grain, du bois de pulpe, des produits du pétrole, du minerai de fer, et du fret général. (pour détails additionnels, voir les paragraphes 134 et 135).

512. Les ports du Québec, en gros, ont vu leurs affaires augmenter, dans une certaine mesure grâce à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. On peut prévoir une augmentation du volume du commerce sur les côtes de la province de Québec, sur nos cours d'eau et dans nos ports. Le rythme de ce progrès dépendra principalement de trois facteurs:

513. 1. Le développement de nos richesses naturelles et la croissance de nos industries secondaires lesquelles jouent un rôle important dans l'usage que l'on fera de nos ports et des moyens de transport corollaires.

514. Les développements miniers ont été la principale cause du développement récent des installations portuaires dans l'estuaire et dans le golfe du Saint-Laurent: à Sept-Iles, à Port Cartier et à Hâvre Saint-Pierre. Les produits de

(1) Pour plus de précision, prière de se référer à la résolution adoptée par le Conseil d'Orientation économique du Bas Saint-Laurent, en novembre 1960.

(2) Transcription de la Preuve, Audience, Volume 122, pp. 20, 251 et suivantes.

(3) Transcription de la Preuve, *ibidem*, p. 20, 256.

(4) Mémoire du CNR *ibid.*, p. 41.

(5) Pour d'autres détails sur la différence entre « expéditeur » et camionneur, (voir le Transcription de la Preuve, *ibid.*, pp. 20251-56).

la forêt voyagent par eau vers les usines sises le long du fleuve entre Trois-Rivières et l'île d'Anticosti. Nos ressources hydrauliques ont amené la construction dans le Québec de deux importants hauts-fourneaux qui ont contribué à la croissance de deux ports: Port Alfred sur le Saguenay, et Baie Comeau sur le Saint-Laurent.

515. L'augmentation de la demande mondiale pour les minéraux et les produits de la forêt place le Québec dans une situation très favorable grâce à la haute qualité de ses richesses naturelles et la possibilité de les exploiter à des prix pouvant affronter la concurrence. Nous croyons donc que l'exploitation de nos richesses naturelles se fera à un rythme accéléré d'ici dix ans.

516. La croissance des industries secondaires a contribué à l'expansion de nos ports, non seulement celui de Montréal, mais aussi maints autres ports sur le fleuve Saint-Laurent. L'un des plus importants c'est celui de Sorel, qui dessert un vaste complexe industriel. On y trouve de l'industrie lourde, dont le développement rapide a contribué à faire de Sorel un des plus importants centres industriels de la province.

517. Nos ports, les chemins de fer et les services de camionnage desservant nos ports, tireront grand profit du commerce accru qui s'annonce.

518. 2. Le creusage d'un chenal en eau profonde jusqu'à Montréal a contribué à l'augmentation du volume des affaires manutentionnées dans le port de Montréal. Cette augmentation s'est produite même si un certain nombre d'océaniques ont passé par Montréal sans s'y arrêter, en utilisant le canal en eau profonde entre la métropole et les Grands Lacs.

519. On a parlé de la possibilité de construire un autre canal en territoire canadien. Compte tenu de l'augmentation de la circulation sur le fleuve Saint-Laurent, il faudra la rendre plus facile, ce qui ne manquera pas d'être profitable pour nos ports.

520. 3. La navigation d'hiver progresse sur le fleuve Saint-Laurent. L'an dernier le navire Eskimo est remonté jusqu'à Trois-Rivières. C'est une des tâches de l'avenir de rendre le fleuve Saint-Laurent navigable jusqu'à Montréal en hiver. Il faudra pour cela mettre en service un nombre suffisant de brise-glace pour faire la patrouille sur le fleuve en amont de Québec. Dans l'immédiat, on pourrait faciliter la navigation d'hiver jusqu'à Québec. Vu l'importance de cette question, nous en parlons spécialement dans un autre chapitre.

521. *Navigation d'hiver.* Dans le rapport préliminaire soumis à cette Commission, le gouvernement de la province de Québec a exprimé l'avis que l'objectif à atteindre si nous voulons tirer le maximum de nos ports c'est de réduire la durée de la saison morte. La réponse, c'est la navigation d'hiver.

522. La navigation d'hiver depuis l'océan Atlantique jusqu'à la ville de Québec existe depuis la saison 1957-58. Le tonnage manutentionné est passé de 2,000 tonnes cette année-là à 193,000 tonnes en 1959-60.

523. L'augmentation de la navigation d'hiver a été profitable pour la ville de Québec. Pour les quatre mois de l'hiver 1959-60 les salaires payés ont été de \$511,000, comparativement à \$228,000 pour les mois correspondants de 1958-59, alors que les caboteurs étaient les seuls navires à se rendre à Québec.

524. Les sociétés de camionnage ont fait \$250,000 d'affaires de plus; les revenus des chemins de fer ont aussi augmenté. En plus de donner du travail à 200 débardeurs, la navigation d'hiver a créé de nombreux autres emplois, par l'entretien des routes et des voies ferrées dans le port, et pour d'autres travaux d'entretien.

525. Le Bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain dans son mémoire à cette Commission d'enquête a fortement insisté sur la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent. Il en a souligné trois avantages.

526. 1. Une diminution de coût de transport et d'entreposage, car les sociétés canadiennes peuvent expédier leurs produits à l'étranger en hiver sans

avoir à attendre le printemps, ou sans avoir à payer pour expédier la marchandise jusqu'aux ports des provinces Maritimes.

527. 2. Une étude approfondie des tarifs de transport des chemins de fer a prouvé qu'en utilisant le port de Québec en hiver les expéditeurs ont réalisé une économie de .02 à .47 sous par 100 livres.

528. 3. En 1958, les ports américains ont manutentionné 8.5% des importations canadiennes, dont 6.5% par les ports de l'Atlantique aux États-Unis. Une partie de ce commerce pourrait passer par des ports canadiens si la navigation d'hiver devenait plus générale. (1)

529. Le bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain conclut:

« ... La navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec a fait ses preuves et elle est un actif pour notre région métropolitaine. Le succès d'une telle entreprise est certes réel et nous incite à redoubler d'efforts pour consacrer définitivement Québec comme PORT NATIONAL D'HIVER. Il faut bien se rendre compte que la navigation d'hiver à Québec est bien plus un progrès véritable favorable au commerce extérieur de tout le Canada, qu'une formule égoïste visant à promouvoir le développement d'une seule région. » (2)

530. La Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada en est venue à une conclusion semblable:

« ... le Saint-Laurent devrait demeurer ouvert à la navigation durant l'hiver, à partir de Québec jusqu'au Golfe. Cette région a besoin de meilleurs services de navigation, et en particulier d'un service à l'année longue qui relierait Rimouski à divers points de la Côte Nord, notamment Baie Comeau et Sept-Iles. Un service de navigation à l'année longue aiderait à diminuer l'isolement actuel de la Côte Nord et réduirait du même coup les frais élevés qu'entraînent les fluctuations saisonnières de l'activité économique. Nous croyons qu'en remédiant ainsi aux lacunes actuelles du transport, on accélérerait la mise en valeur de cette importante région. » (3)

531. Le gouvernement de la province de Québec partage les points de vue exprimés par le Bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain et par la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada en ce qui a trait à la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent.

532. Nous avons pris connaissance avec satisfaction de la déclaration du ministre des Transports dans le gouvernement fédéral à l'effet qu'on utilisera des brise-glaces pour garder le fleuve Saint-Laurent ouvert entre Québec et Cap-aux-Oies cet hiver. Nous avons compris que là où ce sera nécessaire le Ministère fédéral des transports se propose d'accorder une escorte de brise-glaces aux navires ayant une coque renforcée, qui iront de l'Océan Atlantique jusqu'à Québec pendant la saison d'hiver. On offrira la même assistance aux caboteurs, quand cela sera possible.

533. Le gouvernement de la province de Québec est en faveur de toutes les dispositions prises pour augmenter la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent, et croit que cela profitera à l'industrie canadienne en général, procurera plus de travail et plus de revenus, et permettra aussi d'augmenter le volume des affaires manutentionnées dans nos ports, de même que le commerce des industries de transport desservant nos ports. Nous demandons à la Commission de recommander fortement que l'on prenne d'autres mesures énergiques pour faciliter et augmenter la navigation sur le Saint-Laurent.

534. *Sociétés maritimes et services de camionnage.* Les sociétés maritimes, au cours des récentes années, se sont lancées dans le commerce du camionnage. Elles ont des camions non seulement pour le service de cueillette et de livraison de leurs colis, mais aussi pour faire du camionnage en général.

(1) Transcription de la Preuve, Audience, *ibid.*, pp. 10, 438 et 10439.

(2) Transcription de la Preuve, Audience, *ibid.*, p. 10437.

(3) Rapport final de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques, *ibid.*, p. 300.

535. Nous nous opposons à cette pratique pour les raisons que nous avons exposées en nous opposant à ce que les compagnies de chemins de fer se lancent dans le commerce du camionnage sur une base considérable.

536. Si les compagnies maritimes veulent donner un meilleur service à leurs clients, nous croyons que la façon de le faire serait de passer des ententes avec des sociétés indépendantes de camionnage. C'est ce que nous recommandons.

Loi des tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

537. C'est à la suite du rapport de la Commission Royale sur les réclamations des provinces Maritimes, en date du 23 septembre 1926, que le Parlement a édicté la présente loi (17 George V, chapitre 44) qui pourvoit à la fixation de taxes statutaires inférieures à la taxe normale, juste et raisonnable, pour le transport des marchandises dans cette région qu'on a appelée le « territoire choisi », c'est-à-dire, cette région qui comprend les provinces Maritimes et une partie de la province de Québec, jusqu'à Lévis.

538. Dès le 1er juillet 1927 une réduction de 20% des taxes ferroviaires était accordée pour le trafic des Maritimes, le gouvernement canadien comblant la différence sous forme de subvention. Par la suite, en 1957, la réduction s'est élevée à 30% ou, si l'on préfère, la subvention a été augmentée de 20% à 30% pour toutes marchandises des Maritimes. Cette augmentation était le résultat du rapport de la Commission Gordon.

539. Les provinces Maritimes soumettent que la subvention n'est pas suffisante et nous nous permettons de citer au texte: (Volume 1, page 43, paragraphe 186):

"186. The revision of the Maritime Freight Rates Act envisaged in this submission would have as its first requirement the covering by the Federal Government, by way of subvention, of the difference in the rate gap between Maritime to Eastern and Eastern to Eastern traffic. Second and third requirements are the annual measurement of this difference and the payment of the subventions either to the shipper direct or to all types of for-hire carriers. These matters will be developed now."

540. La province de Québec est opposée aux amendements proposés et aux avantages demandés par la « Maritime Transportation Commission ».

541. Les amendements proposés mettraient fin à l'équilibre commercial historique recherché et consenti, ce qui causerait un dommage irréparable à l'industrie et au commerce des provinces centrales et de la province de Québec en particulier.

SECTION 12

De la législation

542. *Amendements proposés par les Chemins de fer.* Les Chemins de fer suggèrent un certain nombre d'amendements à la législation ferroviaire qui intéressent particulièrement la province de Québec. C'est pourquoi nous croyons utile d'en discuter brièvement.

543. La plupart de ces suggestions résultent du concept de l'administration que les chemins de fer doivent être administrés strictement suivant les principes ordinaires du commerce et que chaque opération doit être rentable.

544. Ces prémisses ne nous semblent pas justifiées. Nous sommes d'avis que les chemins de fer sont essentiels au bien-être de l'économie canadienne. Si les chemins de fer ont des responsabilités financières, ils ont également des obligations envers la nation. Comme service d'utilité publique, nous croyons que les chemins de fer doivent rester sous le contrôle de l'État dont la Commission des transports a si bien rempli ses fonctions.

545. *Premièrement*, les chemins de fer ont recommandé, et nous citons ici le mémoire du National Canadien:

« que les articles 328 et 334 de la Loi des Chemins de fer soient amendés pour permettre à ces derniers d'arrêter des tarifs de concurrence basés sur les principes commerciaux ordinaires de l'établissement des prix pourvu que ces tarifs soient portés à l'attention du public expéditeur, qu'ils soient rémunérateurs et qu'ils ne soient pas inférieurs au montant nécessaire pour faire concurrence. » (1)

546. L'amendement proposé donnera au chemins de fer des pouvoirs discrétionnaires pour établir le prix de ses services et les conditions auxquelles ceux-ci seront rendus. C'est pourquoi nous nous y objectons. Nous ne partageons pas l'avis des chemins de fer que la flexibilité justifie la liberté de tarifier. Comme nous l'avons dit antérieurement il y va de l'intérêt du public que la Commission des transports au Canada conserve le droit de reviser ou de refuser les tarifs proposés.

547. *Deuxièmement*, les chemins de fer ont proposé que soit amendée la Loi des Chemins de fer afin que le gouverneur en conseil n'ait plus les pouvoirs de modifier ou casser une ordonnance, une décision ou un règlement de la Commission lorsque, à la suite d'un appel en vertu du sous-paragraphe 2 de l'article 53, ils ont fait l'objet d'un jugement de la Cour Suprême du Canada. (2)

548. Le gouvernement de la province de Québec croit que le gouverneur en conseil doit conserver tous les pouvoirs actuels que lui accorde la Loi et, conséquemment, s'oppose à toute modification. Nous sommes d'avis que le système permet au Gouvernement, responsable au peuple, de formuler tel qu'il le convient sa politique des transports et nous voulons qu'il en soit ainsi.

549. *Troisièmement*, les chemins de fer ont recommandé, et nous citons le mémoire du National Canadien, que l'article 317 de la Loi des Chemins de fer et le sous-paragraphe 6 de l'article 32 de la Loi des Transports soient amendés pour permettre aux chemins de fer d'établir des tarifs de quantité pour les mouvements ordinaires de même que pour les taxes convenues.

550. Le Gouvernement de la province de Québec s'oppose aux amendements proposés parce qu'ils seraient contraires aux principes d'égalité tel qu'établis par les règles de tarification actuelles. Nous sommes d'avis qu'une pareille législation serait la porte ouverte à la discrimination et nous ne croyons pas que les intérêts nationaux et ferroviaires seraient mieux servis.

551. *Quatrièmement*, le National Canadien a recommandé que le sous-paragraphe 1 de l'article 156 et l'article 341 soient amendés afin de permettre que des ententes contractuelles puissent être convenues par les chemins de fer et les transporteurs routiers pour permettre une route continue ou, si l'on préfère, un transport continue et, en conséquence, autoriser les chemins de fer à partager, en pareilles occasions, avec les routiers le coût du transport. (3)

552. La province de Québec appuierait semblable amendement pourvu que les ententes contractuelles soient consenties aux camionneurs indépendants (4) sauf dans les cas où les chemins de fer possèdent déjà des camions et, aussi, pourvu, quant à la province de Québec, qu'ils aient obtenu de la Régie des Transports de la province de Québec, la permission de faire ce camionnage sur les routes concernées.

553. *Cinquièmement*, les chemins de fer demandent que soit abrogé ou amendé l'article 351 de la Loi des chemins de fer qui stipule que les Membres du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, avec leurs bagages, et autres personnes privilégiées ont droit à la circulation gratuite sur tous les trains de la compagnie. Les chemins de fer, disent-ils, devraient être remboursés pour ces services. Ils suggèrent de pareils amendements aux statuts qui les obligent de transporter, dans les mêmes conditions, les Membres de la Commission des Céréales, du Ministère du Revenu National et du Ministère des Postes.

(1) Les articles 328 et 334 de la Loi des Chemins de fer traitent de l'établissement des tarifs et de leur contrôle. National Canadien. Mémoire, *Ibid.* p. 13.

(2) Mémoire du National Canadien, *Ibid.* p. 62.

(3) Mémoire du National Canadien, *Ibid.* pp. 70 et 71.

(4) Les mots « camionneurs indépendants » dans le présent mémoire signifient toute entreprise de camionnage ou de transport routier dans laquelle les chemins de fer n'ont pas d'intérêt financier direct ou indirect ou de participation administrative.

554. Nous nous opposons à ces amendements. Nous sommes d'avis *que les Membres du Sénat et de la Chambre des Communes* du Canada et les autres personnes déjà mentionnées aux statuts ont droit à ces transports gratuits. C'est là de la part des chemins de fer une partie de leur responsabilité nationale et une compensation bien minime pour tous les avantages reçus.

555. *Sixièmement*, le National Canadien recommande que soit amendé l'article 21 de la Loi des chemins de fer nationaux afin que soit payée aux chemins de fer une subvention pour transporter le fret destiné aux ports canadiens lorsqu'en ce faisant la route parcourue est plus longue que si le fret était dirigé vers un port américain.

556. Le Gouvernement de la province de Québec favorise les tarifs ferroviaires d'importation et d'exportation. Nous en avons énoncé les raisons aux paragraphes 464 à 470. En conséquence, nous nous opposons à subventionner les chemins de fer pour transporter le fret aux ports de l'Atlantique. Il nous apparaît qu'une pareille subvention n'est pas nécessaire pour permettre aux chemins de fer de remplir leurs obligations nationales.

TROISIÈME PARTIE

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Sans limiter ou exclure les recommandations expresses ou qui s'infèrent des première et deuxième parties de notre mémoire, nous désirons préciser ici certaines de ces recommandations.

1

Abandon de lignes et de services voyageurs

Les chemins de fer ont recommandé que les articles 168 et 315 de la Loi des chemins de fer et le sous-paragraphe 3 de l'article 2 de la Loi du National Canadien et du Pacifique Canadien soient modifiés en vue de faciliter l'abandon de certaines lignes ou de certains services de voyageurs lorsque, dans l'opinion de leur administration, ces lignes ou ces services ont cessé d'être rentables. Les amendements suggérés auraient pour effet:

a) de renverser le fardeau de la preuve, qui est celui des chemins de fer dans l'état actuel de la législation, pour l'imposer aux usagers et parties intéressées;

b) d'obliger ces derniers à compenser les pertes si la Commission des Transport du Canada, en dépit de la preuve offerte de non rentabilité, ordonnait aux chemins de fer de continuer l'opération ferroviaire dans la région concernée.

Les deux motifs principaux invoqués par les chemins de fer pour solliciter pareilles modifications, ont été:

a) la lenteur et le coût des procédures conduisant à l'abandon;

b) le rejet occasionnel de la requête en abandon.

Par ailleurs, les chemins de fer rappellent dans leur mémoire que chaque fois qu'une requête en abandon a été déposée, la population de la région s'est vivement intéressée à la requête et, ordinairement s'y est opposée.

La province de Québec est d'avis que la procédure actuelle est la seule vraiment démocratique et conduisant à bonne justice. Tel que nous l'avons dit antérieurement, il ne nous apparaît pas équitable d'imposer le fardeau de la preuve aux usagers qui n'ont pas en mains toutes les informations comptables nécessaires. Par ailleurs, la Commission s'est toujours révélée impartiale et expéditive, autant que faire se peut, dans des affaires aussi sérieuses et lourdes de conséquences actuelles et futures.

Recommandation: Il apparaît au gouvernement de la province de Québec que les amendements proposés à cette partie de la législation, à savoir aux articles 168 et 315 de la Loi des chemins de fer et au sous-paragraphe 3 de l'article 2 de la Loi du National Canadien et Pacifique Canadien, ne sauraient être recommandés. La province de Québec s'y oppose.

2

**Loi des taux de transport des marchandises
dans les Provinces Maritimes**

Recommandation: Pour les raisons énoncées à la deuxième partie de son mémoire, la province de Québec suggère qu'il soit recommandé au Gouvernement fédéral de refuser toute demande d'augmentation de la subvention pour le transport des marchandises dans le « territoire choisi » aux termes de la présente loi.

3

Cueillette et livraison

Des difficultés sérieuses mettent aux prises les chemins de fer et les entreprises de camionnage indépendantes. Nous avons exprimé à plusieurs re-

prises dans ce mémoire l'intention bien arrêtée du gouvernement de la province d'offrir à tous les voituriers un traitement également équitable.

La province de Québec est d'avis que les zones de cueillette et livraison doivent être circonscrites aux régions métropolitaines et aux centres urbains.

De plus, aux termes de l'article 25 de la Loi du Canadien National (1955, chapitre 29, 3-4 Elizabeth II des Statuts du Canada et ses amendements), la compagnie prétend avoir le droit de faire et fait, avec ses camions de messagerie, le transport interurbain de marchandises à elle confiées, et ce, sans se soumettre aux dispositions de la Loi de la Régie des Transports de la province de Québec (13 George VI, chapitre 21 et ses amendements et à son Ordonnance générale et amendements).

Pour les fins de la recommandation qui suit, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de discuter l'interprétation du texte. Si l'interprétation de la compagnie est bien fondée quant aux transports interurbains, nous soumettons que l'exercice de ce droit est discriminatoire et qu'il va à l'encontre des principes élémentaires de concurrence que nous avons énoncés à plusieurs reprises dans le présent mémoire.

Recommandation: Pour toutes ces raisons la province suggère que la Commission royale recommande au Gouvernement fédéral d'amender la Loi des chemins de fer nationaux, quant à leurs compagnies de messageries afin que ces dernières soient soumises, dans la province de Québec, en matière de transport interurbain, comme tout autre camionneur de location indépendant, à la Loi de la Régie des transports de la province de Québec et à son Ordonnance générale.

4

Loi du National Canadien et du Pacifique Canadien

Nous sommes opposés à l'amendement proposé du sous-paragraphe 3 de l'article 2 de cette loi. Il a été suggéré au cours de l'enquête que la loi en son entier pourrait être abrogée parce qu'elle ne serait plus utile.

Lorsque le gouvernement canadien a adopté la Loi, les chemins de fer traversaient une crise financière très sérieuse. Aujourd'hui la situation, d'après la preuve qu'ils en ont faite et les mémoires qu'ils ont produits, ne semble s'être guère améliorée.

Nous sommes d'avis que cette législation peut leur être éminemment utile et nous avons exprimé ailleurs dans ce mémoire le regret que les chemins de fer n'aient pas poursuivi plus intensément la mise en commun de leurs services et de leurs équipements.

Recommandation: La province de Québec est d'avis que la Commission royale devrait recommander au Gouvernement fédéral que les chemins de fer fassent plus grand usage de la Loi.

5

Service de Banlieue

Après avoir examiné les données du problème relatif au service de banlieue, nous croyons qu'il serait très profitable pour les chemins de fer, qui admettent déjà en retirer un bénéfice substantiel, d'améliorer ces services. Ainsi, il y aurait lieu:

- a) de moderniser l'équipement;
- b) d'augmenter la fréquence des trains;
- c) de procéder à la revision et à l'amélioration de la qualité des voies;
- d) de faire la mise en commun.

La province de Québec est prête à coopérer avec le Gouvernement fédéral, les municipalités intéressées et les chemins de fer pour améliorer les services de transport de banlieue dans la région du grand Montréal et ainsi faciliter l'accélération de l'expansion économique de la métropole du Canada.

Recommandation: La province de Québec suggère qu'il soit recommandé au Gouvernement fédéral d'intervenir auprès des chemins de fer pour faciliter le transport ferroviaire dans la banlieue de Montréal et, si nécessaire, de constituer un organisme conjoint des administrations publiques et ferroviaires dont la mission serait d'aider les chemins de fer à atteindre ce but.

Région du Bas Saint-Laurent

La région du Bas Saint-Laurent est comprise dans le « territoire choisi » aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et dont le mouvement, dans la province de Québec, ne va pas au-delà de la jonction Diamond ou Lévis.

Deux questions importantes ont été depuis longtemps portées à l'attention du Gouvernement de la province de Québec. Nous en avons fait l'exposé.

Cette région ferroviaire se trouve gérée et dépend de décisions prises par un bureau situé à Campbellton dans le Nouveau-Brunswick, et est connue, dans le Bas Saint-Laurent sous le nom de « secteur Chaleur ».

Le total du parcours de la voie ferrée du National Canadien (l'Inter-colonial) de Lévis à Halifax est de 679.2 milles, dont au-delà de 295 milles sont parcourus dans la province de Québec tandis que 371 milles sont parcourus dans les Maritimes.

En plus, de Matapédia à Gaspé, le National Canadien exploite une voie ferrée d'une longueur de 215 milles. Par conséquent le National Canadien exploite dans cette région Bas Saint-Laurent-Gaspé, c'est-à-dire de Lévis jusqu'à Gaspé, une ligne de 590 milles.

Le secteur Chaleur commençant à la Rivière-du-Loup comprend des concentrations urbaines importantes. Par ailleurs, le National Canadien, jusqu'à Gaspé, a aussi un trafic substantiel. La région de la Gaspésie est très prometteuse et en plein développement. Presque toute la population de cette région est de langue française. Cependant la plus grande partie du service y est offert en langue anglaise ce qui n'est pas sans offrir beaucoup de difficultés aux usagers du chemin de fer.

Recommandations: Pour les raisons ci-dessus énoncées, la province de Québec serait heureuse qu'il soit recommandé au Gouvernement fédéral:

a) qu'un secteur pour cette région Bas Saint-Laurent-Gaspé soit constitué par le National Canadien avec bureau dans le territoire de la province de Québec. Il pourrait porter le nom de « secteur Bas Saint-Laurent-Gaspésie » ou « Apalaches »;

b) que le personnel de ce bureau et, généralement, de cette région, soit de langue française et les affaires conduites dans cette langue ou, pour le moins, sous forme bilingue.

Service rail-route

Pour les raisons que nous avons exposées dans la deuxième partie de notre mémoire, ce service, qui offre des avantages remarquables aux transporteurs routiers, devrait être offert sans discrimination par les chemins de fer aux camionneurs publics indépendants, et ce à des prix justes et raisonnables.

Il est en preuve que le National Canadien, du moins sur la ligne de l'Inter-colonial sur tout son parcours, refuse la mise-en-application du plan I (p. 41, mémoire du National Canadien). Nous croyons qu'il s'agit ici d'une mesure discriminatoire, monopolisante, préjudiciable à l'économie du pays.

De plus, nous sommes convaincus que le système « rail-route » offert sans discrimination serait très profitable financièrement aux Chemins de fer.

Recommandations: La province de Québec suggère que la Commission Royale recommande au Gouvernement fédéral d'amender la Loi des chemins de fer afin que ceux-ci soient tenus de mettre à la disposition des camionneurs indépendants dûment licenciés les services du Plan I.

Navigation d'hiver

Nous avons démontré les progrès de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent.

Il ne s'agit pas ici d'un simple intérêt local; il y a aussi intérêt national. La province de Québec a constaté la décision réaliste récemment prise par le Ministre fédéral des Transports pour faciliter la navigation hivernale sur le Saint-Laurent.

Recommandation: Le gouvernement de la province de Québec suggère que la Commission Royale recommande au gouvernement fédéral de poursuivre énergiquement cette politique d'encouragement à la navigation hivernale sur le Saint-Laurent.

9

Emploi de personnel de langue française

Il nous a été représenté que les Chemins de fer n'employaient pas, et ce à tous les niveaux, un nombre suffisant de personnes de langue française. Nous croyons que, s'il en était autrement, les Chemins de fer et les usagers y trouveraient leur bénéfice; et, ce qui est plus, l'intérêt de la Nation en serait ainsi mieux servi.

Recommandation: En principe général, la province de Québec serait heureuse qu'il soit recommandé aux National Canadien et Pacifique Canadien d'employer un plus grand nombre de personnes de langue française ou, pour le moins, bilingues à tous les niveaux tant de l'administration que des opérations ferroviaires.

10

Extension du réseau ferroviaire

Parce que nous croyons que la nécessité s'impose de doter la région Nord de notre province d'un réseau ferroviaire qui en permette le plein développement actuel et futur:

Recommandation: La province de Québec suggère que la Commission Royale recommande au Gouvernement Fédéral d'autoriser le National Canadien à procéder à:

- a) la construction d'une ligne Dolbeau-Baie-Comeau-Port-Cartier et Sept-Iles;
- b) le prolongement de la ligne de Mont-Laurier vers Maniwaki et Senne-terre.

11

Assistance relative au transport des grains de provende

Lorsque la Commission Royale a tenu ses séances à Québec, il a été suggéré que la Province exprime ses vues concernant l'Assistance relative aux grains de provende. Elle a bien voulu le faire quoique la Commission Turgeon en 1951, ayant des pouvoirs similaires à la présente, ait conclu qu'il n'était pas de son ressort de recommander la continuation ou cessation de cette politique.

Cette aide a contribué à l'ouverture de débouchés pour les surplus de céréales et, ainsi, a bénéficié d'une part aux provinces des Prairies tandis que d'autre part elle a encouragé la production du bétails et des volailles en Colombie-Britannique de même que dans les provinces Centrales et de l'Atlantique.

Cependant, la subvention ne nous apparaît plus suffisante pour atteindre le but que l'on a d'abord recherché.

Recommandations: Il apparaît à la province de Québec:

- a) que cette politique de subvention directe aux industries concernées devrait faire l'objet d'une Loi et non d'un simple décret en Conseil;
- b) que, cependant, la subvention devrait être augmentée pour les diverses régions de la province de Québec.
- c) que la quotité devrait en être arrêtée chaque fois que le besoin s'en fait sentir, après consultation des ministères provinciaux intéressés.

Tarif du Nid-de-Corbeau

La province de Québec, tenant compte des revendications des Chemins de Fer dont les conclusions tendent à demander un relèvement de la taxe afférente au transport des céréales, est vivement intéressée à la solution qui sera proposée par la Commission Royale. Le problème affecte le Canada tout entier et la province de Québec en particulier dont les ports de mer bénéficient du mouvement du grain.

Il apparaît à la province de Québec que le prix de vente du grain ne devrait pas être défavorablement modifié afin de lui conserver ses marchés et, en autant que possible, de les étendre.

Parce que les circonstances n'ont pas permis à la province de Québec de participer dès le début aux travaux de la Commission Royale sur cette question primordiale, nous n'avons pas voulu autrement intervenir.

Des études et des mémoires précis ont été soumis à la Commission et ils ont fait l'objet d'une enquête approfondie.

Au point de vue historique, social, économique et politique, les ententes de la Passe-du-Nid-de-Corbeau et la législation qui en est résultée, ont été un facteur principal du développement du Canada et de son unité.

La province de Québec croit, en dépit de l'industrialisation des provinces des Prairies, que le problème du transport des grains est resté l'une des questions vitales de l'économie canadienne.

Il nous apparaît donc que si, à la lumière de la preuve la Commission royale jugeait nécessaire de recommander l'augmentation du tarif, cette augmentation ne devrait se refléter dans le prix de vente, d'où la nécessité d'une subvention à l'échelle de la nation.

Il nous semble, cependant, qu'avant de ce faire la Commission devrait considérer très sérieusement que la modernisation des Chemins de fer est bien récente. Il en est résulté une diminution du coût de la manutention du grain, en raison de sa facilité de chargement et de déchargement, de même que des coûts de roulement vers les ports de sortie et de l'entretien des voies ferrées.

Le transport du grain au Canada est l'un des plus importants mouvements ferroviaires au monde.

Considérant la très récente modernisation, les Chemins de fer ont-ils eu le temps d'en connaître le résultat monétaire véritable? C'est pourquoi il y a lieu d'examiner si la requête des Chemins de fer, sollicitant l'augmentation du tarif, n'est pas prématurée.

Le gouvernement de la province de Québec ne croit pas devoir faire, ici, une recommandation formelle.

Relèvement horizontal par pourcentage

Le relèvement horizontal, en matière de tarif ferroviaire, résulte de l'application uniforme d'un pourcentage d'augmentation générale des prix.

Les taxes convenues et les prix statutaires ne sont pas soumis à cette augmentation. Cependant, les chemins de fer ont informé la Commission que des réajustements des taxes convenues sont faits dès que le contrat le permet. Mais il appert que ceci est laissé à leur libre arbitre. Il y a là danger de discrimination.

Recommandations: Le Gouvernement de la province de Québec suggère qu'il soit recommandé au Gouvernement fédéral de légiférer pour obliger les chemins de fer à réajuster les taxes convenues dès l'expiration de l'année du contrat en cours, conformément au pourcentage du relèvement horizontal.

Trains de voyageurs (longues et courtes distances)

Les chemins de fer ont voulu démontrer devant la Commission royale, qu'ils travaillaient généralement à déficit dans le domaine du transport des voyageurs et qu'ils songeaient sérieusement à abandonner certains services.

Nous sommes d'avis qu'il s'agit ici d'une politique négative et nous aimerions que les chemins de fer adoptent une politique positive pour résoudre ce problème.

De nombreuses suggestions ont été faites en vue d'améliorer le service offert aux voyageurs et de les rendre profitables.

Recommandations: Cette question ne peut être résolue au moyen de législation nouvelle et la province de Québec ne peut que suggérer à la Commission de recommander à l'administration des chemins de fer de reviser sa politique à la lumière de la preuve faite devant la Commission sur le sujet.

15

Revision de la législation ferroviaire

Les chemins de fer ont recommandé qu'un organisme compétent soit constitué par le Gouvernement du Canada en vue de reviser toute la législation ferroviaire.

Recommandation: Le Gouvernement de la province de Québec partage l'opinion des chemins de fer, mais suggère qu'il soit recommandé au Gouvernement du Canada que les provinces soient invitées à participer à ces réformes législatives.

16

Caisse des Passages à Niveau de Chemin de fer

Les revendications des chemins de fer tendent à préconiser qu'une partie des fonds d'assistance pour la construction des passages à niveau soit utilisée pour faire face aux frais d'entretien des passages à niveau et de leur signalisation.

Une telle politique aurait pour effet de faire subventionner les chemins de fer par les corporations qui contribuent à la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, ce qui est à l'encontre du principe même de la constitution de la Caisse.

Recommandation: La province de Québec suggère que la Commission royale recommande le rejet de tout amendement à l'article 265 de la Loi des chemins de fer.

17

Mode de paiement des subventions

Il a été recommandé par les Chemins de fer que les subventions soient payées à leur échéance, sur la production d'un état approximatif, avec réajustements à être faits dans un certain délai. Le but de cette recommandation est d'éviter que les chemins de fer ne perdent par le délai une partie du bénéfice de la subvention.

Recommandation: Le Gouvernement de la province de Québec appuie la suggestion des chemins de fer.

APPENDICES A et B

TABLEAUX STATISTIQUES



PROVINCE de QUÉBEC RÉGIONS NATURELLES

LÉGENDE

PIEDS	
1500 et plus	
1000 à 1500	
500 à 1000	
0 à 500	

Tableau 1
STATISTIQUES MONTRANT L'IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS AU CANADA,
1959 ET 1960

Poste		NOMBRE OU MONTANT
Nombre total de personnes employées (1)	(milliers)	6,038
Personnes employées dans l'industrie des transports	(milliers)	325 (2)
Personnes employées dans l'industrie des transports en pourcentage du total des personnes employées		5.4
Total des salaires et gages (3)	(millions de dollars)	18,213
Salaires et gages dans l'industrie des transports	(millions de dollars)	1,355
Salaires et gages dans l'industrie des transports en pourcentage du total des salaires et gages		7.5
Investissements des entreprises (4)	(millions de dollars)	4,720
Investissements dans l'industrie des transports	(millions de dollars)	689
Investissements dans l'industrie des transports en pourcentage des investissements des entreprises		14.6

Sources : Bureau Fédéral de la Statistique, «The Labour Force», Sept. 1960 et «National Accounts, Income and Expenditures, 1959» et Ministère du Commerce, Ottawa, «Private and Public Investment in Canada, Outlook, 1960».

- (1) En juin 1960.
 (2) Estimation spéciale basée sur les données portant sur l'emploi dans les transports et dans d'autres entreprises d'utilité publique et sur des renseignements supplémentaires.
 (3) Inclut les revenus supplémentaires de la main-d'oeuvre (1959).
 (4) Pour l'année 1959.

Tableau 2
PRODUIT DOMESTIQUE BRUT, INDUSTRIE DES TRANSPORTS ET TOUTES LES INDUSTRIES, CANADA,
1928, 1946 ET 1959

ANNÉE	POPULATION (milliers)	PRODUIT DOMESTIQUE BRUT AU COUT DES FACTEURS				DÉGONFLEUR IMPLICITE DES PRIX DE LA DÉPENSE NATIONALE BRUTE (1949 = 100)
		DOLLARS COURANTS		DOLLARS CONSTANTS (1)		
		INDUSTRIE DES TRANSPORTS (\$ millions)	TOUTES LES INDUSTRIES (\$ millions)	INDUSTRIE DES TRANSPORTS (\$ millions)	TOUTES LES INDUSTRIES (\$ millions)	
1928.....	9,835	500	5,637	747	8,426	66.9
1946.....	12,792	865	10,791	1,113	13,888	77.7
1959.....	17,442	2,148	30,898	1,538	22,117	139.7
Augmentation en pourcentage						
1928-1946.....	30.1	73.0	91.4	49.0	64.8	16.1
1946-1959.....	36.4	148.3	186.3	38.2	59.2	79.8
1928-1959.....	77.3	329.6	448.1	105.9	162.5	108.8

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, « National Accounts, Income and Expenditures, 1926-1956 ».

(1) Le produit domestique brut au coût des facteurs dans les transports et dans toutes les industries a été calculé en dollars constants en utilisant le dégonfleur implicite des prix de la dépense nationale brute qui apparaît dans la dernière colonne du tableau.

Tableau 3
INVESTISSEMENTS DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS, PAR SECTEUR, CANADA,
1949 ET 1959

SECTEUR	1949 (\$ millions)	1959 (\$ millions)	AUGMENTATION EN POURCENTAGE 1949-1959
Transport par rail (1).....	154.2	369.0	139.3
Transport par eau et services.....	23.6	80.0	239.0
Transport par route.....	17.9	44.1	146.4
Industries diverses de transport (2).....	14.7	195.7	— (3)
Total de l'industrie des transports.....	210.4	688.8	227.4
Investissements des entreprises.....	2,130.0	4,720.0	121.6

Source: Ministère du Commerce, Ottawa, « Private and Public Investment in Canada, Outlook » 1951 et 1960.

(1) Inclut le télégraphe.

(2) Inclut le transport urbain, le transport par air, les oléoducs, les routes et les ponts de péage.

(3) La comparaison de la dépense en capitaux pour le secteur des industries diverses de transport entre 1949 et 1959 n'est pas significative à cause du volume considérable d'investissements pour fins de construction d'oléoducs en 1959.

Tableau 4
TOTAL DES REVENUS PERSONNELS ET POURCENTAGE DE CHANGEMENT D'UNE ANNÉE À L'AUTRE,
PAR RÉGION ET POUR LE CANADA,
1949-1959

PÉRIODE	PROVINCES ATLANTIQUES	QUÉBEC	ONTARIO	PROVINCES DES PRAIRIES	COLOMBIE BRITANNIQUE	CANADA
Total — Millions de dollars						
1949.....	980	3,062	4,904	2,413	1,256	12,638
1950.....	1,041	3,317	5,285	2,381	1,379	13,428
1951.....	1,147	3,763	6,093	3,215	1,568	15,824
1952.....	1,249	4,152	6,749	3,471	1,728	17,395
1953.....	1,313	4,469	7,209	3,452	1,844	18,336
1954.....	1,369	4,647	7,397	3,045	1,911	18,421
1955.....	1,423	4,847	7,918	3,431	2,064	19,738
1956.....	1,561	5,318	8,617	3,987	2,332	21,885
1957.....	1,639	5,719	9,322	3,771	2,499	23,024
1958.....	1,729	6,002	9,837	4,233	2,567	24,440
1959.....	1,841	6,337	10,520	4,454	2,715	25,940
Pourcentage de changement						
1949-1950.....	6.2	8.3	7.8	-1.3	9.8	6.3
1950-1951.....	10.2	13.4	15.3	35.0	13.7	17.8
1951-1952.....	8.9	10.3	10.8	8.0	10.2	9.9
1952-1953.....	5.1	7.6	6.8	-0.5	6.7	5.4
1953-1954.....	4.3	4.0	2.6	-11.8	3.6	5.0
1954-1955.....	3.9	4.3	7.0	12.7	8.0	7.1
1955-1956.....	9.7	9.7	8.8	16.2	13.0	10.9
1956-1957.....	5.0	7.5	8.2	-5.4	7.1	5.2
1957-1958.....	5.5	4.9	5.4	12.3	2.7	6.2
1958-1959.....	6.5	5.6	6.9	5.2	5.8	6.1

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, « National Accounts, Income and Expenditures, 1926-1956 » et « 1959 ».

Note: Au cours de la décennie 1949-1959 chacune des régions du Canada a été à un certain moment la première dans l'expansion économique du pays. Si l'on compte à tous les ans les deux régions où le revenu personnel s'est accru le plus rapidement, on arrive à la répartition suivante :

Provinces atlantiques	trois fois, 1953, 1957 et 1958.
Québec	cinq fois, 1949, 1951, 1952, 1953 et 1956.
Ontario	cinq fois, 1950, 1951, 1952, 1956 et 1958.
Provinces des Prairies	quatre fois, 1950, 1954, 1955 et 1957.
Colombie Britannique	trois fois, 1949, 1954 et 1955.

Tableau 5
MAIN-D'OEUVRE EMPLOYÉE DANS L'AGRICULTURE, DANS LA FABRICATION, DANS LES INDUSTRIES DE SERVICE
ET DANS D'AUTRES INDUSTRIES, CANADA, ANNÉES CHOISIES,
1871-1960

ANNÉE	AGRICULTURE	FABRICATION	INDUSTRIE DE SERVICE	AUTRES INDUSTRIES (1)	TOTAL
Nombre — Milliers					
1871.....	566	148	192	224	1,130
1901.....	717	309	496	261	1,783
1945.....	1,056	1,149	1,769	368	4,342
1960 (2).....	757	1,487	3,213	690	6,147
Répartition — Pourcentage					
1871.....	50.0	13.1	17.0	19.9	100.0
1901.....	40.2	17.3	27.8	14.7	100.0
1945.....	24.4	26.5	40.7	8.4	100.0
1960 (2).....	12.3	24.2	52.3	11.2	100.0

Source: Les données pour 1871, 1901 et 1945 sont tirées de O. J. Firestone, « Canadian Economic Development, 1867-1953 », London, England, 1958, p. 184, et les données pour 1960 de Bureau Fédéral de la Statistique, « The Labour Force », Sept. 1960.

- (1) Comprend la construction et les industries primaires autres que l'agriculture.
- (2) Chiffres de septembre.

Tableau 6
POURCENTAGE DE VARIATION DE L'EMPLOI DANS NEUF GRANDS GROUPE D'INDUSTRIES,
PROVINCE DE QUÉBEC ET CANADA,
1949-1959

GROUPE D'INDUSTRIES	POURCENTAGE DE VARIATION	
	QUÉBEC	CANADA
Foresterie.....	-13.1	-21.1
Mines.....	40.1	23.4
Fabrication.....	9.5 (2)	11.1
Construction.....	33.4	30.3
Ensemble des quatre industries productrices énumérées (3).....	17.5	10.9
Transports (4).....	17.0	14.3
Autres entreprises d'utilité publique.....	35.3	38.7
Commerce.....	36.6	35.3
Finance, assurance et immeuble.....	52.4	53.2
Autres industries de service.....	39.6	39.3
Ensemble des cinq industries de services énumérées (5).....	36.2	36.1
Total des neuf industries.....	18.5	19.7

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, « Review of Employment and Payrolls », 1959.

- (1) Comprend les établissements employant 15 employés et plus.
- (2) La légère différence entre ce tableau et le tableau 12 pour ce qui est de l'augmentation en pourcentage de l'emploi dans la fabrication est due au fait que les données du présent tableau ne se rapportent qu'aux établissements avant 15 employés et plus, tandis que celles du tableau 12 se rapportent à l'ensemble des établissements manufacturiers.
- (3) Moyenne non pondérée de l'augmentation dans les quatre industries énumérées.
- (4) Inclut l'entreposage et les communications.
- (5) Moyenne non pondérée de l'augmentation dans les cinq industries énumérées.

Tableau 7
POPULATION, MAIN-D'OEUVRE ET EMPLOI, PROVINCE DE QUÉBEC,

1949, 1959 ET 1960

(milliers)

ANNÉE (1)	POPULATION	MAIN-D'OEUVRE			PERSONNES EMPLOYÉES		
		HOMMES	FEMMES	TOTAL	HOMMES	FEMMES	TOTAL
1949.....	3,882	1,117	313	1,430	1,085	309	1,394
1959.....	4,999	1,332	422	1,754	1,249	408	1,657
1960.....	5,106	1,361	455	1,816	1,276	436	1,712
AUGMENTATION EN POURCENTAGE							
1949-1959.....	28.8	21.8	34.8	22.7	15.1	32.0	18.9

Source: « Estimations de la population », et « Labour Force, Supplement », Septembre 1960, deux publications du Bureau Fédéral de la Statistique.

(1) Chiffres de juin.

Tableau 8
REVENU PERSONNEL, REVENU EN ESPÈCES DES CULTIVATEURS, REVENU DES ENTREPRISES
ET REVENU PROVENANT DES PLACEMENTS, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	REVENU PERSONNEL (1)						REVENU EN ESPÈCES DES CULTIVATEURS (2) (\$ millions)	REVENU DES ENTREPRISES (3) (\$ millions)	REVENU PROVENANT DES PLACEMENTS (4) (\$ millions)
	TOTAL		PAR TÊTE		DOLLARS CONSTANTS				
	DOLLARS COURANTS (\$ millions)	DOLLARS CONSTANTS (\$ millions)	DOLLARS COURANTS	DOLLARS CONSTANTS					
1949.....	3,062	3,062	789	789	321	294	268		
1959.....	6,337	4,886	1,268	978	421	466	535		
POURCENTAGE D'AUGMENTATION									
1949-1959.....	107.0	60.0	60.7	24.0	31.2	58.5	99.6		

Source: « National Accounts, 1926-1956 », et « Farm Cash Income, 1959 », deux publications du Bureau Fédéral de la Statistique.

- (1) Comprend tous les revenus des personnes résidant dans la province de Québec, y inclus les paiements de sécurité sociale et les revenus de placements.
(2) Comprend le revenu en espèces des ventes de produits de la ferme et de la forêt ne provenant pas de la ferme.
(3) Comprend le revenu net des entreprises non agricoles non-incorporées.
(4) Comprend les recettes en intérêts et en dividendes et les revenus provenant de loyers des personnes.
(5) Dégonflé en utilisant le dégonfleur implicite des prix de la dépense personnelle de consommation de biens et de services (1949 = 100). Les prix ont monté de 29.7% entre 1949. et 1959.

Tableau 9
INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES, INVESTISSEMENTS SOCIAUX
ET TOTAL DES INVESTISSEMENTS, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949, 1959 ET 1960

ANNÉE	CONSTRUCTION NOUVELLE	MACHINES ET ÉQUIPEMENT NOUVEAUX	INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES	INVESTISSEMENTS SOCIAUX	TOTAL DES INVESTISSEMENTS	
					DOLLARS COURANTS	DOLLARS CONSTANTS (1)
1949.....	490	303	477	316	793	793
1959.....	1,509	621	1,262	872	2,130	1,408
1960 (2).....	1,448	681	1,270	859	2,129	1,392
POURCENTAGE D'AUGMENTATION						
1949-1959.....	208.0	105.0	164.6	179.9	168.6	77.6

Source: Ministère du Commerce, Ottawa, « Private and Public Investment, Outlook », 1951 et 1960: « Regional Estimates ».

(1) Dégonflé en utilisant le dégonfleur implicite des prix de l'investissement fixe brut des entreprises (1949 = 100).

(2) Prévision.

Tableau 10
CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE ET INDUSTRIES FORESTIÈRES, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE		VALEUR NETTE DE LA PRODUCTION DES INDUSTRIES FORESTIÈRES	
	LOGEMENTS COMMENCÉS (milliers)	LOGEMENTS ACHEVÉS (milliers)	DOLLARS COURANTS (\$ millions)	DOLLARS CONSTANTS (1) (\$ millions)
1949.....	24.2	22.9	448	185
1959.....	36.3	38.9	725	238
Pourcentage d'augmentation 1949-1959.....	50.0	69.9	61.8	28.6

Source: Les statistiques sur la construction résidentielle sont tirées de: Société Centrale d'Hypothèque et de Logement, «Statistiques du logement au Canada», Deuxième Trimestre 1960; la valeur nette de la production des industries forestières pour 1949, de: Bureau Fédéral de la Statistique, «Canadian Forest Statistics, Annual Report, 1949»; le chiffre de 1959 est un estimé basé sur les données de 1957 du même rapport et sur des renseignements additionnels.

(1) Dégonflé en utilisant l'indice des prix de gros pour le bois et les produits du bois (1935-39 = 100).

Tableau 11
ÉNERGIE ÉLECTRIQUE PRODUITE, VALEUR DE LA PRODUCTION DES MINÉRAUX ET VENTES AU DÉTAIL, QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	ÉNERGIE ÉLECTRIQUE PRODUITE (milliards de kilowatt-heures)	VALEUR DE LA PRODUCTION DES MINÉRAUX		VENTES AU DÉTAIL	
		DOLLARS COURANTS (\$ millions)	DOLLARS CONSTANTS (1) (\$ millions)	DOLLARS COURANTS (\$ millions)	DOLLARS CONSTANTS (2) (\$ millions)
1949.....	26.3	165	103	1,872	1,872
1959.....	44.6	433	211	3,793	2,924
Pourcentage d'augmentation 1949-1959	69.6	162.4	104.9	102.6	56.2

Sources: Bureau Fédéral de la Statistique, «Electric Power Statistics», «Mineral Production», «Retail Trade», rapports annuels, 1949 et 1959.
(1) Dégonflé en utilisant l'indice des prix de gros pour le fer et ses produits, les métaux non-ferreux et les minéraux non-métalliques (1935-1939 = 100).
(2) Dégonflé en utilisant le dégonfleur implicite des prix pour les dépenses personnelles de consommation pour les biens et services (1949 = 100).

Tableau 12
CROISSANCE DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS (milliers)	NOMBRE D'EMPLOYÉS (1) (milliers)	VALEUR BRUTE DE LA PRODUCTION	
			EN MILLIONS DE DOLLARS COURANTS	EN MILLIONS DE DOLLARS CONSTANTS (2)
1949.....	11.6	390	3,789	1,902
1959.....	12.3	430	6,850	2,835
Pourcentage d'accroissement 1949-1959.....	6.0	10.3	174.2	49.1

Source: Les données relatives à l'année 1949 sont tirées de: Bureau Fédéral de la Statistique, «Preliminary Statement of Manufactures». Pour 1959, les données correspondent à des estimations préliminaires.

(1) Moyenne annuelle.
(2) Pour établir la valeur brute de la production en dollars constants, on a utilisé l'indice des prix de gros des produits entièrement ou en grande partie manufacturés (1935-1939 = 100).

Tableau 13
VALEUR BRUTE DE LA PRODUCTION DES INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES, PAR SECTEUR, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1957

SECTEUR	1949		1957		POURCENTAGE D'ACCROISSEMENT 1949-1957
	\$ MILLIONS	%	\$ MILLIONS	%	
Aliments et boissons.....	705	18.6	1,108	16.6	57.2
Tabac et produits du tabac.....	109	2.9	170	2.5	56.0
Produits du caoutchouc.....	33	0.9	60	0.9	81.8
Articles en cuir.....	94	2.5	110	1.6	17.0
Produits textiles (1).....	348	9.2	484 (2)	7.2	39.1
Vêtements.....	411	10.8	475	7.1	15.6
Produits du bois.....	193	5.1	308	4.6	59.6
Produits du papier.....	455	12.0	728	10.9	60.0
Impression, édition et industries connexes.....	102	2.7	205	3.1	101.0
Produits du fer et de l'acier.....	266	7.0	593	8.9	122.9
Matériel de transport.....	204	5.4	416	6.2	103.9
Produits de métaux non ferreux.....	313	8.3	581	8.7	85.6
Appareils et fournitures électriques.....	118	3.1	276	4.1	133.9
Produits des minéraux non métalliques.....	68	1.8	174	2.6	155.9
Dérivés du pétrole et de la houille.....	160	4.2	521	7.8	225.6
Produits chimiques et produits connexes.....	167	4.4	366	5.5	119.2
Industries diverses de fabrication.....	42	1.1	104	1.6	147.6
Toutes industries manufacturières.....	3,789	100.0	6,680	100.0	76.3

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Preliminary Statement of Manufactures», 1949 et 1957.

(1) Exclut le vêtement.

(2) Inclut la production des moulins à tricots.

Tableau 14

POPULATION URBAINE ET POPULATION RURALE, PROVINCE DE QUÉBEC,
1941, 1951 ET 1956

SECTEUR	1941		1951		1956		POURCENTAGE D'AUGMENTATION 1941-1956
	MILLIERS	%	MILLIERS	%	MILLIERS	%	
Urbain.....	2,110	63.3	2,697	66.5	3,241	70.0	53.6
Rural.....	1,222	36.7	1,358	33.5	1,387	30.0	13.5
Total.....	3,332	100.0	4,055	100.0	4,628	100.0	38.9

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Recensements du Canada», 1941, 1951 et 1956.

Tableau 15

NOMBRE DE MILLES DE VOIES FERRÉES SIMPLES, ET TONNAGE (1) PAYANT DU FRET
TRANSPORTÉ PAR CHEMIN DE FER, PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	NOMBRE DE MILLES DE VOIES FERRÉES SIMPLES	FRET CHARGÉ DANS LES GARES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC (2) (millions de tonnes)	TOTAL DU FRET TRANSPORTÉ PAR CHEMIN DE FER (3) (millions de tonnes)	FRET LIVRÉ DANS LES GARES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC (4) (millions de tonnes)	TOTAL DU FRET TRANSPORTÉ PAR CHEMIN DE FER (5) (millions de tonnes)
1949.....	4,791	17.6	25.8	19.6	26.5
1959.....	5,228 (6)	37.4	40.7	37.5	42.7
POURCENTAGE D'AUGMENTATION	9.0	112.3	58.0	91.5	43.5
1949-1959.....					

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Railway Transport, Part III» et «Railway Freight Traffic», 1949 et 1959.

(1) Tonnes de 2,000 livres.
(2) Y compris les marchandises importées chargées dans les ports de la province.
(3) Y compris le fret-revenu en provenance des chemins de fer américains.
(4) Y compris le fret destiné à l'exportation et livré dans les ports de la province.
(5) Y compris le fret livré aux points de correspondance avec les chemins de fer américains.
(6) En 1958, on comptait 5,096 milles de voies ferrées simples répartis de la façon suivante: Chemins de fer nationaux du Canada, 3,186 milles; Chemin de fer Pacifique Canadien, 1,583 milles; autres compagnies ferroviaires, 327 milles.

Tableau 16
TONNAGE DU FRET REVENU CHARGÉ (1), TONNAGE TOTAL DES CHARGEMENTS COMPLETS, PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES, TONNAGE TOTAL DES CHARGEMENTS INCOMPLETS, PROVINCE DE QUÉBEC, 1949 ET 1959

En millions de tonnes (2)

ANNÉE	PRODUITS AGRICOLES (3)	PRODUITS MINIER	PRODUITS FORESTIERS	PRODUITS MANUFACTURÉS	CHARGEMENTS INCOMPLETS	GRAND TOTAL
1949.....	1.2	8.6	3.9	11.1	0.9	25.7
1959.....	1.3	24.8	2.3	12.0	0.3	40.7
POURCENTAGE DE VARIATION						
1949-1959.....	+ 8.4	+ 188.5	-- 41.0	+ 8.0	-- 66.6	+ 64.3

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Railway Freight Traffic», 1949-1959.

(1) Total du fret-revenu chargé dans les gares de la province de Québec, y compris les marchandises importées et chargées dans les ports et le fret en provenance des chemins de fer américains.

(2) Tonnes de 2,000 livres.

(3) Y compris le bétail et les produits animaux.

Tableau 17
TONNAGE DU FRET REVENU LIVRÉ (1), TONNAGE TOTAL DES CHARGEMENTS COMPLETS, PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES, TONNAGE TOTAL DES CHARGEMENTS INCOMPLETS, PROVINCE DE QUÉBEC, 1949 ET 1959

En millions de tonnes (2)

ANNÉE	PRODUITS AGRICOLES (3)	PRODUITS MINIER	PRODUITS FORESTIERS	PRODUITS MANUFACTURÉS	CHARGEMENTS INCOMPLETS	GRAND TOTAL
1949.....	5.1	9.7	3.6	8.7	0.7	27.8
1959.....	4.5	23.7	2.8	11.4	0.3	42.7
POURCENTAGE DE VARIATION						
1949-1959.....	— 13.2	+ 144.0	— 22.2	+ 31.0	— 57.1	+ 55.5

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, « Railway Freight Traffic », 1949-1959.

- (1) Total du fret-revenu livré dans les gares de la province de Québec, y compris le fret livré dans les ports et aux points de correspondance avec les chemins de fer américains.
- (2) Tonnes de 2,000 livres.
- (3) Y compris le bétail et les produits animaux.

Tableau 18
CAMIONS, TRACTEURS, REMORQUES, ET NOMBRE TOTAL DES CAMIONS IMMATRICULÉS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC,
1949 ET 1959

ANNÉE	CAMIONS ET TRACTEURS (1) (milliers)	REMORQUES (1) (milliers)	CAMIONS, TRACTEURS ET REMORQUES (1) (milliers)	NOMBRE TOTAL DES CAMIONS IMMATRICULÉS (2) (milliers)
1949.....	9.8	1.6	11.4	91.5
1959.....	15.8	7.2	23.0	190.4
POURCENTAGE D'AUGMENTATION 1949-1959.....	61.2	350.0	101.2	108.0

Source: Données communiquées par la Régie provinciale des Transports; "Annuaire Statistique, Québec, 1959", p. 516.
 (1) Véhicules immatriculés par la Régie provinciale des Transports.
 (2) Cette catégorie comprend tous les camions (camions commerciaux, camions privés et camions de louage) immatriculés dans la province de Québec, mais non les remorques utilisées pour des fins non commerciales. On ne tient pas compte ici des permis spéciaux émis aux commerçants de véhicules-automobiles.

Tableau 19
CAMIONS IMMATRICULÉS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC SELON LE GENRE DE SERVICE,
1957-1959
En milliers

ANNÉE	CAMIONS DE LOUAGE	CAMIONS PRIVÉS				TOUS CAMIONS
		SERVICE INTERURBAIN	SERVICE URBAIN	CAMIONS DE FERME	SOUS-TOTAL	
1957.....	12.1	36.9	65.6	32.5	135.0	147.1
1958.....	13.5	32.8	71.7	35.5	140.0	153.5
1959.....	14.0	33.9	74.1	35.8	143.8	157.8
POURCENTAGE DE VARIATION						
1957-1959.....	+ 15.8	— 8.8	+ 12.9	+ 10.0	+ 6.3	+ 7.1

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Motor Transport Traffic Statistics, National Estimates», rapports annuels, de 1957 à 1959.

Tableau 20
DISTANCE PARCOURUE, TONNAGE TRANSPORTÉ, TONNES-MILLES, POURCENTAGE PAR RAPPORT A LA CAPACITÉ
MAXIMA, CAMIONS IMMATRICULES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC,
1958

POSTE	CAMIONS DE LOUAGE	CAMIONS PRIVÉS			TOUS CAMIONS
		SERVICE INTERURBAIN	SERVICE URBAIN	CAMIONS DE FERME	
Distance totale parcourue — Millions de milles.....	292	465	540	136	1,434
Pourcentage de la distance parcourue sans charge.....	24.5	47.0	42.1	72.0	43.0
Tonnage des marchandises transportées — Millions de tonnes.....	28	39	48	2	117
Tonnage moyen transporté — Tonnes.....	9.1	4.8	1.6	1.1	4.6
Nombre net de tonnes-milles — Millions.....	2,007	1,179	507	41	3,734
Nombre moyen net de tonnes-milles par camion — Milliers.	149	36	7	1	24
Pourcentage par rapport à la capacité maxima — %.....	58.2	45.0	34.1	22.5	48.3

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Motor Transport Traffic Statistics, Province of Quebec, 1958».

Tableau 21

VOLUME DU TRAFIC INTRAPROVINCIAL, INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL, ET RECETTES PROVENANT DES DIVERS
TYPES DE TRAFIC, CAMIONS IMMATRICULÉS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC,

1958

POSTE	TRAFIC INTRAPROVINCIAL	TRAFIC INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL
Tonnage des marchandises transportées en millions de tonnes:		
Camions de louage.....	9.9	2.6
Camions privés: service interurbain.....	34.2	1.0
Total.....	44.1	3.6
Distance nette parcourue en millions de tonnes-milles:		
Camions de louage.....	727.8	857.2
Camions privés: service interurbain.....	986.7	124.0
Total.....	1,714.5	981.2
Recettes totales en millions de dollars:		
Camions de louage.....	58.4	52.6

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Motor Transport Traffic Statistics, Province of Quebec, 1958».

Tableau 22
FRET TRANSPORTÉ PAR LES CAMIONS DE LOUAGE PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES, TRAFIC INTRAPROVINCIAL, INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL, CAMIONS IMMATRICULÉS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, 1958

CATÉGORIE DE MARCHANDISES	TRAFIC INTRAPROVINCIAL			TRAFIC INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL		
	TONNAGE DU FRET TRANSPORTÉ (milliers de tonnes)	TONNAGE MOYEN TRANSPORTÉ (tonnes)	DISTANCE MOYENNE PAR TONNE-MILLE	TONNAGE DU FRET TRANSPORTÉ (milliers de tonnes)	TONNAGE MOYEN TRANSPORTÉ (tonnes)	DISTANCE MOYENNE PAR TONNE-MILLE
Produits agricoles.....	263	7.4	70.3	91	14.7	241.4
Animaux et produits animaux.....	1,139	5.4	57.8	131	12.7	688.3
Produits miniers.....	2,019	12.7	34.7	15	8.2	239.3
Produits forestiers.....	398	11.9	106.9	96	17.9	127.2
Produits manufacturés.....	3,526	10.4	85.3	1,405	11.9	319.5
Fret général.....	2,552	8.9	90.2	900	13.4	314.3
	—	—	—	—	—	—
Fret total.....	9,897	9.3	73.5	2,638	12.6	324.9

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Motor Transport, Traffic Statistics, Province of Quebec, 1958».

Tableau 23
TONNAGE DES MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES DANS LES PORTS, PROVINCE DE QUÉBEC,
1952-1954, 1958 ET 1959
En millions de tonnes (1)

	TONNAGE DOMESTIQUE		TONNAGE ÉTRANGER		TONNAGE TOTAL
	CHARGÉ	LIVRÉ	CHARGÉ	LIVRÉ	
1952-1954.....	— (2)	— (2)	— (2)	— (2)	30.7
Moyenne annuelle					
1958.....	8.8	13.7	15.9	7.9	46.3
1959.....	10.5	12.6	20.5	10.1	53.7
Pourcentage de variation					
1952-1954					
Moyenne annuelle					
-1959.....	— (2)	— (2)	— (2)	— (2)	74.9
1958-1959.....	19.3	- 8.0	28.9	27.8	16.0

Source: Bureau Fédéral de la Statistique, «Shipping Reports, Part II and Part III, 1959».

(1) Tonnes de 2,000 livres.
(2) Données non disponibles.

Tableau 24
TRAFIC DES VOYAGEURS EXPRIMÉ EN MILLES-PASSAGERS PAR TÊTE, PAR ANNÉE, PROVINCE DE QUÉBEC,
1927, 1937, 1947 ET 1957

	MILLES-PASSAGERS PAR TÊTE, PAR ANNÉE			
	1927	1937	1947	1957
Automobiles privées et taxis (1)	140	270	520	2,100
Autobus — R. P. T. (2)	12	17	187	210
Autobus et tramways — C. T. M. (3)	170	150	260	180
Autres tramways (4)	15	11	—	—
Autres autobus et tramways	197	178	447	390
Chemins de fer — Moyenne nationale	317	175	295	176
Aviation civile — Moyenne nationale	—	3	21	111
Total	654	626	1,283	2,777
Population — en milliers	2,657	3,135	3,712	4,758

Source: « Annuaire du Canada 1957 »; Rapports annuels de la Commission des Transports de Montréal et Rapports du Bureau des Automobiles de la province de Québec.

(1) Estimation préparée par la Régie provinciale des Transports.
(2) Régie provinciale des Transports.
(3) Commission des Transports de Montréal. La Commission avait complété, en septembre 1959, le remplacement des tramways par des autobus.
(4) Il s'agit des services de tramways des villes de Québec, Lévis, Sherbrooke, Trois-Rivières, Shawinigan Falls et Hull. Dans toutes ces villes, on trouve aujourd'hui un service d'autobus soumis, depuis près de quinze ans, au contrôle de la Régie provinciale des Transports.

APPENDICE B

C.P. 1959-577

(Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 13 mai 1959.)

Le Comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport émanant du très honorable John G. Diefenbaker, premier ministre et exposant qu'il est dans l'intérêt national que soit entreprise une enquête soignée et poussée à fond, avec toute la promptitude possible, sur les problèmes touchant les transports ferroviaires au Canada, ainsi que sur la possibilité du supprimer ou d'atténuer les inégalités de notre régime de tarifs-marchandises.

A ces causes, sur avis conforme du premier ministre, le Comité recommande que

M. Herbert Anscomb, Victoria
 M. Archibald H. Balch, Ottawa
 M. René Gobeil, Québec
 M. M. A. MacPherson, père, Régina.
 M. Howard Mann, Moncton
 L'honorable Charles P. McTague, Toronto
 M. Arnold Platt, Lethbridge

soient nommés commissaires sous le régime de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, pour faire enquête et rapport sur les problèmes relatifs au transport ferroviaire au Canada et sur les causes desdits problèmes, et pour recommander des solutions à y apporter et, en particulier, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, la Commission fera enquête et rapport sur les sujets suivants:

- a) Les inégalités du tarif-marchandises, leurs répercussions sur les diverses régions du Canada, ainsi que les modifications législatives et autres qu'il serait possible et qu'il y aurait lieu d'effectuer dans l'intérêt de l'économie nationale afin d'éliminer ou d'atténuer de telles inégalités;
- b) Les obligations et restrictions que la loi impose aux chemins de fer pour des raisons d'intérêt public et les mesures qu'il est possible et qu'il y a lieu d'adopter pour assurer une répartition plus équitable de tout fardeau qui pourrait en découler;
- c) Les moyens de rendre le transport ferroviaire plus économique et plus efficace;
- d) La question de savoir si, et dans quelle mesure, la Loi sur les chemins de fer devrait spécifier de quels avoirs et recettes des compagnies de chemin de fer dans des entreprises et placements autres que les chemins de fer il faudrait tenir compte dans l'établissement du tarif-marchandises; et
- e) Tels autres sujets connexés que les commissaires jugent pertinents à la portée précise ou générale de l'enquête.

De plus, le Comité recommande:

1. Que les pouvoirs de la Commission ne s'étendent pas à l'accomplissement de fonctions qui, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, sont de la compétence exclusive de la Commission des transports;
2. Que les commissaires soient autorisés à exercer tous les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 11 de la Loi sur les enquêtes et reçoivent, dans toute la mesure possible, l'aide des ministères, départements et organismes de l'État;
3. Que les commissaires adoptent la procédure et les méthodes qu'ils peuvent à l'occasion juger opportunes pour la poursuite régulière de l'enquête, et siègent aux époques et aux endroits au Canada dont ils pourront convenir au besoin;
4. Que les commissaires soient autorisés à retenir les services d'avocats, du personnel et de conseillers techniques dont ils peuvent avoir besoin aux taux de rémunération et de remboursement approuvés par le Conseil du Trésor;
5. Que les commissaires fassent rapport au Gouverneur en conseil, avec toute la promptitude possible; et
6. Que l'honorable Charles P. McTague soit président de la Commission.

Le Greffier du Conseil privé,
 R. B. BRYCE.

APPENDICE B

Copie

LP/8

C.P. 1959-1628

Conseil Privé

Canada

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 22 décembre 1959.

Le Comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport émanant du Premier Ministre et exposant que l'honorable Charles-P. McTague, à raison de maladie, a demandé d'être relevé de ses fonctions de membre et de président de la Commission Royale des Transports où il a été nommé par arrêté ministériel C.P. 1959-577, du 13 mai 1959.

Le Comité recommande que soit acceptée la démission de M. McTague en sa qualité de membre et de président de la Commission et que M. Murdoch Alexander MacPherson, C.R., l'un des membres de la Commission, en devienne le président.

Le Greffier du Conseil privé,

(Signé) R. B. BRYCE.



1
2
3 Part I - General Problems.

4 Section 1. Canadian Economic Growth and Transportation

5 1. Transportation is one of the key
6 industries of Canada. An expanding transportation
7 industry, increasing in efficiency, is vital to
8 Canadian prosperity and the continuing growth of
9 the economy, mainly for two reasons:

10 2. First, transportation provides the basic
11 means of bringing the products of our farms, forests,
12 mines and factories, from the source to the market;
13 it facilitates the movement of people and the
14 mobility of the working force; it helps us to push
15 back the northern frontier and develop new lands; it
16 opens the way for the exchange of goods and
17 services with other nations. Canada's economic
18 development and prosperity are affected greatly by
19 the ability of the transportation industry to provide
20 the facilities required at the lowest possible price.

21 3. Secondly, transportation is a major
22 sector of the Canadian economy, providing livelihood
23 for many hundreds of thousands of Canadians each year,
24 profits for business enterprise and earnings for
25 capital investment.

26 4. Transportation Revolution. Canada's
27 economic history of the last hundred years provides
28 us with ample evidence of the manner in which an
29 expanding and widespread network of transportation
30 facilities has contributed to the continuing economic
growth of this country, with the transportation
industry in turn benefiting from the economic growth



1
2
3 of the nation.

4 5. In the last half a century particularly,
5 many new means of transportation have come into
6 existence. Old means of transportation have undergone
7 such transformation in performance of service and
8 efficiency that they bear little resemblance to the
9 earlier efforts of moving men and materials from one
10 place to another. Hence, we can say that Canada has,
11 in the last half-century, undergone a transportation
12 revolution which has had similar impact on this sector
13 of the economy to that which the industrial revolution
14 had on manufacturing industries in Canada during the
15 previous half-century.

16 6. Obstacles to Overcome. Canadians have
17 not found it easy to build up a modern, efficient and
18 low cost transportation network. Nature has posed
19 many handicaps; great variations in climate, rugged
20 or impassable terrain, large unproductive areas, and
21 concentration of population in a limited number of
22 metropolitan centres and major cities, which has left
23 a huge hinterland only sparsely settled. Still,
24 climate, terrain and uneven distribution of population
25 notwithstanding, Canadians have built up a
26 transportation system which compares favourably with
27 the best transportation systems in the world.

28 7. As gratifying as the results are, the
29 costs in building up the vast transportation network
30 required have been substantial. In the first
three-quarters of a century of Canada as a nation, most
of the capital expenditures to build up the
transportation network have been the result of large



1
2
3 capital expenditures by governments, or the result
4 of private expenditure encouraged by a variety of
5 government incentives In the more recent period,
6 many new types of carriers have entered the
7 transportation field, enticed by the growing demand
8 for efficient transportation services, the result
9 of rapid growth of the Canadian economy, accompanied
10 by increasing diversification and regional dispersal
of industries.

11 8. Competition for the Transportation Dollar.

12 As a result of the entry of a number of new types of
13 transportation media, the aeroplane, the truck and the
14 automobile, and more recently the pipelines, competition
15 among the different sectors of the transportation
16 industry for the transportation dollar has increased
17 considerably. Competition has affected differently
18 various transportation media, and the sector most
affected has been the railways.

19 9. Hence, economic growth instead of
20 providing expanding opportunities for the railways to
21 do increasingly well, has induced other carriers to
22 enter the field. Keen competition followed,
23 making it more difficult for railways to compete with
24 other carriers which, in the view of the railways,
25 are subject to less regulation and have freer
26 operational flexibility. The railways claim that
27 they have to carry many burdens imposed by government
28 regulations, which makes it difficult for them to
29 compete with other carriers on the basis of costs of
30 service provided.

10. We shall deal with the subject of the



1
2
3 problems facing the railways in competing with other
4 transportation media more fully. The point we want
5 to make here is that the economic growth of Canada
6 has provided expanding markets for transportation
7 services. But even a growing market for
8 transportation services has proven no assurance that
9 the major sectors of the transportation industry will
10 be equally successful. Various transportation media
11 may not have even equal opportunities, because some
12 of the media may be burdened with what is claimed
13 are antiquated regulations and out-dated policies
14 Such claims have been made by the railways, suggesting
15 that their economic development has been handicapped.
16 Therefore a thorough examination of the problems
17 encountered is indicated

18
19
20
21
22 11. Transportation and the Domestic Market.

23 Costs of transportation enter into the final cost of
24 a product. Thus they affect the price at which
25 commodities are offered for sale in the market.
26 Canadians have a vital interest in maintaining an
27 efficient transportation industry and in obtaining
28 the lowest possible costs for such services.

29
30 12. In the case of sales in the domestic
market, high transportation costs will mean high
prices to Canadian consumers. High prices of
domestically produced commodities will offer
advantages to foreign suppliers. This is
particularly true for firms in the U.S.A., whose
plants are conveniently located to Canada's major
markets. High transportation costs will make it



1
2
3 more difficult for Canadian manufacturers to compete
4 against imports.

5 13. Transportation and Exports. High
6 domestic transportation costs will also make it more
7 difficult for Canadian industry to compete in export
8 markets. Canada's prosperity depends to an important
9 extent on a high level of exports. In 1959, for
10 example, exports of goods and services represented about
11 one-fifth of Canada's gross national product. (In 1959
12 exports of goods and services amounted to \$6.7 billion,
13 or 19.2 per cent of the total gross national product
14 of \$34.6 billion.) (See "National Accounts, Income and
15 Expenditure, 1959", Dominion Bureau of Statistics, 1960,
16 p.20).

17 14 When Canadians are warned about the
18 dangers of pricing themselves out of foreign markets,
19 that warning applies not only to the domestic factors
20 of production. The warning is also addressed to the
21 transportation industries, as rising costs, if not
22 checked, add to the final sales price of Canadian export
23 commodities. The more costly our products are in
24 relation to what other countries have to offer in
25 world markets, the slimmer are our chances of
26 maintaining a high level of export trade so
27 essential to Canadian prosperity.

28 15. Transportation Costs - a Factor in
29 National Overhead. Transportation costs are part
30 of the nation's overhead. Canada, with a population
of close to 18 million and a territory larger than
the continental United States, a nation with more than



ten times our population, carries a considerably higher national overhead per capita than her neighbour to the south.

16. Increasing efficiency of the Canadian transportation industry and rapid growth of the Canadian economy have made it possible for Canadians to reduce the burden of national overhead, in so far as it is the result of transportation costs. This is illustrated by the declining proportion of transportation activity as compared with total economic activity. For example, the proportion of gross domestic product in transportation to total gross domestic product declined from nine per cent in 1928 to eight per cent in 1946, and seven per cent in 1959 (see tabulation below). Two percentage points may not seem much, still it represents a reduction in the burden of transportation as a factor in national overhead, in relation to total national output, by about one-fifth over the last three decades.

Gross Domestic Product at Factor Cost

Year	<u>Transportation \$ Million</u>	<u>All Industries \$ Million</u>	<u>Transportation as Per cent of Industries</u>
1928	500	5,637	9
1946	865	10,791	8
1959	2,148	30,898	7

Source: Data from the "National Accounts" 1926-1959 and 1959 Dominion Bureau of Statistics. Figures of gross domestic product for transportation



1
2
3 in 1928 is an approximate estimate.

4 17 We can now summarize the reasons for
5 this improvement :

6 (a) larger domestic market, making it possible
7 for the transportation industry to achieve
8 economies of scale;

9 (b) technological progress and innovations
10 whose application has revolutionized
11 transportation services in Canada, and has
12 increased the competence of the transportation
13 industry to offer improved and faster
14 transportation services to transportation
15 users:

16 (c) increased competition between private
17 and public carriers, as well as between older
18 and newer types of transportation media;

19 (d) changing structure of the Canadian
20 economy, a point we develop further in this
21 section (paragraphs 55-65).

22 18. The progress that has been made in
23 reducing the burden of national overhead as far as it
24 stems from transportation costs is no justification for
25 complacency. On the contrary, Canadians must
26 continuously strive towards making their transportation
27 industry more efficient and to reduce its cost,
28 if our economy is to continue to grow rapidly and
29 our industries are to remain competitive both in
30 world markets and at home.

31 19. Transportation - Jobs, Income and
32 Investment: We mentioned earlier that the transportation



1
2
3 industry is also an important factor in the Canadian
4 economy in terms of employment, income and investment.

5 One out of every twenty people working in
6 Canada is employed in the transportation
7 industry. One out of every thirteen
8 dollars earned by Canadians in wages,
9 salaries and supplementary labour income,
10 is earned in the transportation sector.

11 One out of every seven dollars invested in
12 business capital goes to the Canadian
13 transportation industry (for details, see
14 Table 1, Appendix A.)

15 20. A successful and growing transportation
16 industry can make an important contribution to providing
17 remunerative employment for many hundreds of thousands
18 of Canadians and useful opportunities for productive
19 investment and successful enterprise.

20 21. Transportation and Economic Development.

21 Over the last three decades the transportation industry
22 has grown more rapidly than Canada's population, but less
23 rapidly than the Canadian economy as a whole. This
24 is illustrated by the following figures of growth
25 over the period 1928 to 1959: population, 77 per
26 cent; gross domestic product in transportation
27 in real terms, 106 per cent; and total gross domestic
28 product in real terms, 163 per cent (for details, see
29 Table 2, Appendix A.)

30 22. The meaning of the variations of
these key indicators of economic growth are:

(1) That on a per capital basis and
in real terms Canadians are now enjoying



1
2
3 higher standards of transportation services
4 than did their forefathers a generation
5 ago;

6 (2) that transportation industries
7 have not expanded as rapidly as the Canadian
8 economy as a whole.

9 23 The first observation is an encouraging
10 feature reflecting rapid economic development generally
11 and the growth of the transportation industry in
12 particular.

13 24. The second observation raises a
14 fundamental question: is transportation, as some people
15 suggest, a declining industry?

16 25. We do not agree with this point of view.
17 Over the last several decades and particularly in the
18 post war period, the transportation industry as a whole
19 has been chalking up new records of achievement, in
20 terms of providing expanded, improved and faster
21 services, in terms of providing new opportunities
22 for jobs and to earn higher real incomes, and in terms
23 of wider investment opportunities for both business
24 and social capital (for details, see Table 3, Appendix
25 A).

26 26. We suggest that the fact that the
27 transportation industry has not been growing as rapidly
28 as the Canadian economy as a whole is a good omen for
29 future Canadian economic development.

30 27. It suggests that the Canadian economy
has been able to create the essential transportation
services required for a highly industrialized nation



1
2
3 by devoting less of its resources to these services,
4 thus leaving more resources available to the pursuit of
5 other productive enterprise.

6 28. The conclusions which this analysis
7 suggests are simply these:

8 (1) The Canadian transportation industry
9 as a whole is a growth industry, not a
10 declining industry.

11 (2) The fact that the transportation
12 industry is growing less rapidly than the
13 Canadian economy as a whole is a good, and
14 not a bad thing for Canada, as long as the
15 industry is providing efficient and low
16 cost services. The result is a freeing
17 of resources in the economy which can be
18 devoted to other productive pursuits.

19 (3) The case for policy recommendations
20 to rush to the rescue of the transportation
21 industry on the grounds that the industry
22 as a whole is a declining one is not justified
23 by the facts.

24 (4) On the contrary, the facts and analyses
25 support policies which are directed towards
26 helping the transportation industry to make
27 even greater progress in the future of the
28 type it has been making in the past. What
29 we want is better service and more
30 efficiency, not increased protection and
greater reliance on the taxpayers to shoulder
the burden of inefficiency. In pursuing this



1
2
3 objective, we will want to bear in mind the
4 overriding considerations of national
5 interest, a point which we have developed
6 further in Section 6, Paragraph 246.

7 29. East - West Trade and National Policy

8 Over the last century the Canadian economy has
9 expanded by leaps and bounds. At times one or two
10 major regions expanded more rapidly than the rest
11 of the country (for details, see Table 4, Appendix A).
12 Different regions had their waves of rapid expansion at
13 different times. But whichever area led Canada's
14 economic expansion, the economic improvement in one
15 or the other region brought great benefits to all
16 provinces of Canada.

17 30. The important lesson which we have
18 learned particularly in the last quarter of a century,
19 is that Canadian prosperity is indivisible.

20 31. The Canadian economy is like a chain
21 whose total strength is affected greatly by the
22 strength of its weakest link. Hence all provinces
23 of Canada have a vital interest to see that all
24 sectors of Canada participate in the economic
25 development of the country, for the benefits permeate
26 widely throughout the economy to the benefit of
27 Canada as a whole and all its parts.

28 32. One of the fundamental requirements
29 of Canadian prosperity and balanced economic development
30 is the growth of industries and markets from the
Atlantic to the Pacific. Accompanying this economic
growth is the expansion of trade from the east to the



1
2
3 west, and from the west to the east.

4 33. We should like to emphasize this two-
5 way flow, with trade going in both directions. We
6 should like to stress the fact that industries and
7 markets are expanding in all major regions of
8 Canada

9 34. We believe that the time has come to
10 "call a spade a spade". Let us look at the facts
11 and see whether some claims can stand up to examination
12 in the light of intense development of the Canadian
economy. Let us:

13 (1) review "old truth" in the light of
14 new evidence available;

15 (2) inquire whether entrenched views about
16 the "have" and "have not's" are now outdated
17 as a result of the great economic progress
made by the various regions of Canada;

18 (3) ascertain whether industrial progress
19 has been made only by some regions, or
20 whether it has been shared across Canada,
21 and

22 (4) examine whether east-west trade
23 hinders or helps national development.

24 35. The arguments that have been put
25 forward ever since the early years after
26 Confederation, and that have been repeated again
27 and again, and are also contained in submissions
made to this Royal Commission, run something like this:

28
29 ---Short Recess.
30



1
2
3 THE CHAIRMAN: Order, please.

4 MR. VERREAULT: (1) Provinces in eastern and
5 western parts of Canada have limited markets and few
6 industries. They are mainly producers of foodstuffs,
7 fishery products and industrial raw materials going to
8 export markets.

9 (2) The central provinces are largely
10 industrialized and their products enjoy a protected
11 position in Canada. The other regions have to buy
12 manufactured products from the central provinces. Since
13 goods have to travel over long distances to reach the
14 other markets in Canada, the eastern and western provinces
15 have to pay high freight charges and high prices for
16 incoming shipments.

17 (3) The eastern and western provinces of
18 Canada have little opportunity to manufacture the goods
19 they buy from central Canada, because of the small size of
20 the markets.

21 (4) The eastern and western provinces would
22 be better off if there were freer trade with other
23 countries, particularly the United States, and more
24 foodstuffs and raw materials could be exported and
25 cheaper manufactured products could be imported.

26 (5) National Policy has forced trade in
27 Canada into an unnatural east-west direction, at the
28 expense of the people living in the eastern and western
29 parts of Canada, largely for the benefit of the people
30 in the central provinces.



1
2
3 36. Let us say at the start that many of these
4 views expressed have a historical justification. Some
5 regions have progressed more rapidly than others. Some
6 provinces have larger markets than others. Some areas
7 are more industrialized than others.

8 37. The point at issue is not whether there are
9 economic differences between the provinces, or whether
10 all provinces have progressed at the same rate. The
11 question before us is whether all the provinces of
12 Canada have not shared in the economic and industrial
13 progress which the nation as a whole has made, par-
14 ticularly since the end of World War II.

15 38. The point we wish to make is that
16 notwithstanding some interruptions, all parts of
17 Canada have benefitted from the rapid economic expansion
18 of the Canadian economy. There are now more people
19 working in Canada than ever before (allowing for
20 seasonal factors), even though with our labour force
21 increasing there are also more people unemployed.
22 Canadians are earning higher incomes and enjoying a
23 higher standard of living than before.

24 39. The days when the western provinces were
25 largely food or raw material producing provinces have
26 passed. Important secondary industries have sprung
27 up in British Columbia, partly as a result of the rapid
28 growth of the regional market, partly as a result of a
29 'favourable combination of economic factors,'
30



1
2
3 including low cost hydro-electric power, the arrival of
4 natural gas by pipeline, the proving up and development
5 of a large variety of high quality natural resources,
6 and the favourable location on the Pacific Ocean, which
7 has made British Columbia the gateway of Canada's trade
8 to the Orient.

9 40. The economies of the three Prairie provinces
10 have undergone a material change since 1945. The
11 discovery of oil and natural gas, and the growing demand
12 for these products, both at home and abroad, have
13 changed completely the industrial structure of this
14 region. Many subsidiary industries have been
15 established in the Prairie provinces to cater to the
16 rapidly growing oil and natural gas industry. This
17 industry in turn has stimulated the expansion and
18 development of secondary industries drawing on oil
19 and natural gas and its by-products as a source of
20 material. In addition, many other secondary industries
21 have developed, based on new natural resources discovered
22 or becoming available for economic development, including
23 minerals and forestry products. Still further, there
24 has been a significant growth of secondary industries,
25 both of the capital and consumer goods types, to cater
26 to the growing markets of the Prairie region for such
27 products.

28 41. There is ample evidence suggesting that the
29 markets of the western provinces have in many respects
30 grown more rapidly than those of the rest of Canada.



1
2
3 Growth of regional markets has in turn encouraged
4 industrial expansion and industrial diversification.

5 42. While natural resources have not been as
6 plentiful and as diverse in the eastern provinces as
7 they are in the western provinces, the Atlantic region
8 has made, difficulties notwithstanding, great strides in
9 developing the resources they have, in building up and
10 diversifying their regional economies, and in following
11 the principle of helping the people of the Atlantic
12 provinces to help themselves. The regional markets
13 of the Atlantic provinces have also grown significantly
14 in the post war period, opening up new opportunities
15 for the growth of secondary industries in this region.

16 43. The point we wish to stress is that Quebec
17 and Ontario are no more the only industrialized
18 provinces of Canada. In the post war period important
19 industrial expansion has taken place in the other parts
20 of Canada. As a result, Canada as a whole is today a
21 highly industrialized nation. Our country ranks as the
22 sixth largest industrialized nation in the world in terms
23 of national income originating in manufacturing, and as
24 the second largest industrialized nation in terms of
25 national income originating in manufacturing per capita.
26 "Canada's Industrial Development - Half a Century of
27 Progress", by O.J. Firestone, Foreign Trade, Department
28 of Trade and Commerce, Ottawa, March 17, 1956, pp. 19 -
29 22.

30 44. With Canada as a whole having become an



1
2
3 industrialized nation, we wonder whether the question
4 of protection versus free trade, political consider-
5 ations apart, is an issue which should be argued
6 primarily on a regional basis. It is only natural that
7 certain industries, catering largely to the domestic
8 market, will press for increased protection, while
9 industries largely oriented towards export markets
10 will press for a gradual freeing of trade.

11 45. We suggest that as the western and eastern
12 provinces become more industrialized their interests
13 will be more akin to the interests of the central
14 provinces and of Canada as a whole.

15 46. We believe that our country will benefit
16 most if we are able to achieve continuing economic
17 growth balanced between primary and secondary
18 industries, based on sound economic considerations.
19 Canada, as an important exporting nation, has a lot
20 to gain from a gradual removal of tariff barriers,
21 facilitating expanding world trade. On the other
22 hand, Canada as a whole, and this applies not only
23 to the central provinces, as some have suggested, has
24 to be realistic enough to consider the place of her
25 secondary industries in the economy.

26 47. We are quite sure that neither the eastern
27 nor the western provinces would advocate a policy of
28 keeping Canadians as hewers of wood and drawers of
29 water. Canada needs sound and economic secondary
30 industries, integrated and diversified, both as to



1
2
3 product and as to regional location.

4 48. If Canadian manufacturing industries are
5 exposed to unfair competition, this will affect the
6 economic welfare of all the provinces of Canada. Canada
7 is an industrialized nation, and our secondary industries
8 deserve any encouragement we can give them, with due
9 regard to our export interests and international
10 commercial commitments.

11 50. The decision that Canada should be a united
12 nation from the Atlantic to the Pacific has been made by
13 our forefathers. Their vision and resolution have been
14 vindicated by the achievements over a period of close to
15 a century.

16 51. If economic development of Canada on an
17 east-west basis has been so detrimental to Canada, as
18 some critics would like us to believe, that then is the
19 explanation for the remarkable economic achievements
20 which have made Canada:

21 (1) the fourth largest trading nation of the
22 world (after the U.S., U.K. and Western Germany);

23 (2) The third in terms of international
24 trade per capita (after Belgium-Luxembourg and Sweden);

25 (3) the second in terms of real income and
26 living standards (after the U.S.); and

27 (4) sixth among the industrialized nations of
28 the world (as mentioned previously). "Canada's Industrial
29 Development - Half a Century of Progress", *ibid.*, Data
30 on world trade for 1959 by courtesy of International



1
2
3 Trade Division, Dominion Bureau of Statistics.

4 52. Is it true that the eastern and western
5 provinces have been handicapped by long distances to
6 sell increasing quantities of their agricultural
7 products and industrial products to Quebec and Ontario.

8 53. The fact of the matter is that, long
9 distances notwithstanding, rapid growth of the
10 Canadian market and expansion of secondary industries
11 have increased materially demand for foodstuffs and
12 industrial raw materials, and increasing quantities of
13 such products have moved from the western and eastern
14 provinces to central Canada. Hence, distances
15 notwithstanding, and in part because of increased
16 efficiency in our transportation system, the exchange
17 of goods and services between the different regions
18 of Canada has increased materially, to the benefit of
19 all provinces of Canada.

20 54. Perhaps the time has come to stop complaining
21 about the injustice of Confederation, with people of
22 all parts of Canada joining in an effort to build a
23 bigger and better Canada, for the benefit of the
24 people in every province of our land.

25 55. Changing Structure of the Canadian Economy.
26 Canada has come of age economically. No more are commodity
27 producing industries the main source of employment and
28 income in Canada. In 1960 a little over one-half of
29 all persons working were employed in service industries,
30 and a slightly higher proportion of incomes was earned



1
2
3 in these industries.

4 56. Here is the pattern of Canada's changing
5 industrial structure, which had important implications
6 on the growth and make up of our transportation
7 industries.

8 57. At the time of Confederation, in 1867, about
9 one-half of Canada's labour force was working in
10 agriculture, and about one-sixth each in manufacturing
11 and service industries.

12 58. By the end of World War II, agriculture
13 was down to one-quarter of the total. Manufacturing
14 was a little over one-quarter and service industries
15 up to two-fifths.

16 59. By 1960 agriculture was down to 12 per cent ,
17 manufacturing remained about 25 per cent, while service
18 industries had risen to 52 per cent, with the other 11
19 per cent being made up by resources industries other
20 than agriculture and the construction industry (for
21 details, see Table 5, Appendix A).

22 60. The shift of commodity production to greater
23 reliance on service industries has important
24 implications in the transportation industry,
25 particularly as far as freight movements are
26 concerned. The latter in turn provide the bulk of
27 revenues for commercial transportation media. If
28 commodity producing industries do not expand as
29 rapidly as service industries, we cannot expect the
30 transportation industry to expand rapidly, since it



1
2
3 relies heavily on the commodity producing industries
4 for its business.

5 61. In developing a transportation policy we
6 must therefore bear in mind that transportation is
7 catering to the sector of the economy which is less
8 dynamic than other sectors in the economy. If we are
9 to deal with cause rather than symptoms of the problems
10 of the transportation industry, we may want to examine
11 ways and means of encouraging increased commodity
12 production in Canada, provided that such production is
13 economic and meets expanding market requirements both
14 at home and abroad.

15 62. For example, if Canada were to pursue more
16 aggressive export policies and encourage greater domestic
17 production at home, this would result in greater economic
18 activity in our commodity producing industries,
19 increasing the demand for transportation services.

20 The point we wish to make is that most economic
21 policies, whether they affect trade, industry or
22 employment, all have an important bearing on the
23 development of Canada's transportation industries and
24 their prosperity.

25 63. Important changes have also taken place within
26 the commodity producing sectors which has affected
27 transportation. The relative decline of agriculture
28 and the relative increase in manufacturing have
29 involved a shift from transportation of bulk commodities
30 to transportation of specific items.



1
2
3 64. Even within the manufacturing sector there
4 has been a significant change, with a relatively more
5 rapid growth of light manufacturing and a slower growth
6 in our heavy industries.

7 65. Other factors associated with the changing
8 structure of the Canadian economy that have had an
9 important impact on the pattern of our transportation
10 development include greater decentralization of plants,
11 increasing concentration and urbanization of
12 population, shifts in the make up of our domestic
13 and foreign markets, change in types of energy used
14 from coal and hydro power to oil and gas, greater
15 industrial specialization, etc.
16
17
18
19
20
21
22
23
24 -
25
26 -
27
28 -
29
30



66. Changing Composition of the Transportation Industry.

The changing structure of the Canadian economy and related development, the rapid growth of the domestic market and increasing technology, have brought a major change in the composition of the Canadian transportation industry over the last three decades.

67. In the late 1920's something like 84 per cent of the freight transportation business available was carried by rail. By 1953 this proportion had dropped to 61 per cent, and a further decline is indicated since. Over the same period other carriers increased their share of the business; water carriers from 16 per cent to 20 per cent and trucks and pipeline from negligible proportions to 13 per cent and six per cent respectively. ("Transportation in Canada", J.C. Lessard, Study prepared for the Royal Commission on Canada's Economic Prospects, Ottawa, November, 1956 p 76)

Many explanations are being offered for the relative decline of the importance of railways and the growing importance of other carriers. In fact, most of the explanations concern the problems which the railways are now facing, and we shall deal with these points more specifically in the latter part of this submission.

68. We have been impressed by the flexibility and the improved and faster service which the newer means of transportation have been able to offer to the transportation user.



1
2
3 69. We are impressed by the advantages which
4 these newer transportation media enjoy as a result of
5 economies of scale and material handling, as well as
6 the greater divisibility of forms of transport.
7 Truck transport and air transport can be carried on in
8 much smaller units than can be carried on in rail
9 transportation

10 70. As far as truck operations are concerned,
11 their dynamic growth in Canada has been explained by
12 J.C. Lessard in these terms:

13 "The rapid development of Canadian light
14 industries has been one of the principal
15 reasons for the growth of motor carrier
16 operations, whose technical characteristics
17 are ideally suited for the movement of
18 shipments over short and medium distances
19 on fast, regular and flexible schedules.
20 The size of the truck and tractor-trailer
21 combinations, either for small consignments
22 or larger consignments up to 20 tons, meets
23 the requirements of many of the shippers
24 who operate under conditions of close
25 inventory control.

26 The need for increased frequency and speed
27 has been met by motor carrier operations,
28 since a motor vehicle can handle a much
29 smaller load than a train, can make a
30 quick turnaround, maintain fast delivery
schedules, provide door-to-door delivery
on a personalized basis and can be more
economical through lower terminal costs



1
2
3 as well as less rigid requirements for
4 packing, crating, etc.

5 Another basic reason for the growth of
6 motor carrier transportation is the
7 continuous improvement in Canada's
8 standard of living. Large increases in
9 the consumption of fresh fruits and
10 vegetables, meat and milk products, etc.
11 have given rise to a demand for quick
12 delivery from farm to market and from
13 farm to railhead to reduce the possibility
14 of spoilage.....

15 The rapid expansion (particularly since
16 World War II) of highways, roads and
17 streets has also contributed extensively
18 to highway transportation. Motor carriers
19 are able to operate almost anywhere a road
20 exists. Canada's highways have increased
21 not only in mileage but in quality, an
22 even more important factor." (Transportation
23 in Canada, Report by J.C. Lessard, Ibid, pp.
24 78 and 79.)

25 71. In our opinion, competition among
26 various transportation media has been a major factor
27 in the changing structure and composition of
28 Canada's transportation industries. We believe
29 that competition among such carriers had produced
30 many desirable features, the most important of
which have been better service and lower costs. We
would like to see competition among various
transportation carriers maintained, bearing in mind



1
2
3 that the transportation industry as a public utility
4 has also national responsibilities, and we shall come
5 back to this point later.

6 72. Cyclical and Long Term Variations.

7 Most of the problems which the Canadian transportation
8 industry, particularly the railways, have been facing
9 have been the variations in demand for transportation
10 services. These variations have in part been due to
11 changes in demand for Canada's total national output,
12 both from the domestic economy and from foreign
buyers.

13 73. Economic activity in Canada has
14 fluctuated fairly widely in the post war period.
15 These variations have been due in part to cyclical
16 fluctuations and in part to long term economic
changes.

17 74. Since the end of World War II the
18 Canadian economy has experienced three recessions, in
19 1948, in 1954 and in 1958. It has been suggested
20 that another recession is under way.

21 75. These periodic economic fluctuations
22 have reduced the volume of transportation business
23 available from time to time. However, in the
24 recovery periods that followed, the volume of
25 transportation business has risen, with the result that
26 in the recovery period transportation industries
were able to chalk up new records.

27 76. In addition to these cyclical
28 fluctuations of varying duration, Canada has
29 experienced long term economic changes which have
30 affected the transportation business. Some of these



1
2
3 have been mentioned previously, such as the shift
4 from commodity producing industries to service
5 industries. Other such long term changes include
6 the growing difficulties which Canadian industry has
7 encountered in competing against imports from such
8 mass producing countries as the U.S and low wage
9 countries like the U.K., Western Germany and Japan.

10 77. Still other factors have included
11 automation and new technological developments which
12 have changed production methods and have increased
13 productivity.

14 78. It is the inter-action of these cyclical
15 factors and long term changes which determine the
16 volume of demand for transportation services and their
17 composition. In endeavoring to develop transportation
18 policies it is important to bear in mind this
19 distinction between short term and long term economic
20 change.

21 79. The long term interest of the
22 transportation industry and of Canada as a whole would
23 be little served if short term expedients were
24 adopted to deal with its problems. Such policies may
25 bring a temporary alleviation, but they would not
26 strike at the roots of the problems which we face.
27 What we are looking for are long term solutions rather
28 than short term palliatives.

29 80. Future of Transportation Industry.
30 Now what about the future of Canada's transportation
industry.

81. We have examined the views expressed
on the future of the transportation industry by the



Royal Commission on Canada's Economic Prospects from
which the following extract is taken:

"We feel that future developments will be broadly the same as recent experience. In the economy as a whole there will be a continuation of the relative growth of light manufacturing, mining, and services; agriculture and exports will further decline relatively, while concentration and urbanization of our population will increase. These factors by themselves are sufficient to guarantee that the pressures of competition in transport will continue to be maintained at no less than their present levels in future. Moreover, the rapid pace at which technological progress is likely to be made points in the same direction; the speed, carrying capacity and efficiency of all forms of transport have by no means reached their limits, particularly in the newer forms. There are few products which can now be said to be suited only to one form of transport and, therefore, completely immune from competition; probable future improvements in aircraft, truck, or railway service, are likely to intensify and broaden competition still further."

(Royal Commission on Canada's Economic Prospects, Final Report, Ottawa, November 1957, p. 281.)



1
2 82. We agree with these general
3 conclusions. We should like to stress, however, the
4 problems which our country faces when it bases its
5 forecasts, its predications and policies solely on
6 past experience. Past experience is a valuable
7 guide. But we should not be unmindful of the
8 possibility of extensive scientific and
9 technological developments which could bring about
10 a further major transformation of the transportation
11 industry in Canada.

12 83. In our opinion the transportation
13 industries will prosper most in the future if the
14 Canadian economy grows rapidly. This simple truth has
15 been recognized by most authorities in the
16 transportation field, among them E.W. Beatty, President
17 of the C.P.R., when he said:

18 "Railway rearrangements can save money
19 but they cannot create new traffic, and in
20 the last analysis, traffic volume, which
21 means the country's development and
22 commercial prosperity, will determine the
23 extent of the transportation burdens of this
24 country." ("Beatty of the C.P.R." by
25 D.H. Miller-Barstow, Toronto, 1951, p. 79).

26 84. The point we want to make is that
27 all sectors of the economy, and this includes the
28 transportation industries, will derive the greatest
29 benefits if we try to bake a bigger pie rather
30 than engage in a struggle as to who will get a larger
slice of a smaller pie.



1
2
3 85. Looking to the future, we feel
4 that the type of transportation policies which
5 would best serve Canada's national interest should
6 be dynamic and flexible policies which take account
7 of changing economic circumstances and technological
8 progress. To formulate such enlightened
9 transportation policies we need more research and
10 planning in the transportation field. We have
11 elaborated these two points further when we speak of
12 principles of transportation policy in Section 6,
13 paragraphs 251 and 252.
14
15
16

17 Section 2. Province of Quebec - Economic Progress
18 and Transportation.

19 86. The Province of Quebec has shared in the
20 general economic prosperity of Canada and has contributed
21 materially to it. Over the period 1949-1959, for
22 example, the nation's income (as measured by personal
23 income) has risen from \$12,638 million to \$25,940
24 million for Canada as a whole or by 105 per cent.
25 The corresponding figures for the Province of Quebec
26 are \$3,062 million and \$6,337 million representing
27 an increase of 108 per cent (Data from the
28 "National Accounts", 1926-1956, p 65 and 1959, p. 38
29 Dominion Bureau of Statistics).
30

31 87. As far as transportation is concerned,
32 the rapid economic growth of the Province of Quebec



1
2
3 has provided many new opportunities for this industry
4 to expand its operations in this region, to offer
5 greater variety, better and faster services to
6 the people of Quebec, and in the process of operating,
7 to provide many more persons with opportunities to
8 earn a livelihood in our province.

8 88 There are many similarities,
9 particularly since the end of World War II in the
10 development of the transportation industry in the
11 Province of Quebec with the development of
12 transportation industries in the rest of Canada. We
13 shall have occasion to point to some of the special
14 problems of transportation facing us in the Province
15 of Quebec in Section 5 of this submission and in
16 specific detail, in Part II. But in dealing here
17 more with the general character of transportation
18 developments in the Province of Quebec, we can say
19 that just as in the rest of the country, our
20 transportation industries have grown somewhat more
21 slowly than the economy as a whole. What
22 differences do exist in the general pattern of
23 economic growth as between the Province of Quebec and
24 Canada as a whole are more a matter of degree than
25 a matter of direction.

24 89. Growth of Transportation Industries -
25 Canada and Quebec.

26 Available evidence suggests that the
27 transportation industries have grown somewhat more
28 rapidly in Quebec than transportation industries in
29 Canada as a whole, and that the difference in the
30



1
2
3 rate of growth between transportation industries and
4 all industries is less in the Province of Quebec than
5 for the country as a whole.

6 90. Statistical evidence on a provincial
7 basis is less complete than on a national basis.
8 Still, we have some data which illustrate the broad
9 trends.

10 91. Employment in Nine Major Industries
11 and in Transportation - Province of
12 Quebec.

13 Between 1949 and 1959, employment in Quebec,
14 in industries employing fifteen or more workers, rose
15 (for details see Table 6, Appendix A):

16 9 Major Industries - 18.5 per cent
17 Transportation - 17.0 per cent

18 Over the same period, employment for
19 Canada as a whole, again in industries employing
20 fifteen or more persons, rose:

21 9 Major Industries - 19.7 per cent
22 Transportation - 14.3 per cent.

23 92. We have made the point earlier that
24 we consider the transportation industry in Canada a
25 dynamic and a growth industry, and not as some
26 suggest, a declining industry. We look upon the
27 transportation industry, and by this industry we
28 mean all the major transportation media - railways,
29 trucks, air, ships and pipelines - as a most important
30 factor in our economy; basic to our economic
development, and essential to providing the people
of our province with increased opportunities to better



1
2
3 themselves and improve their standard of living.

4 93. The main point we wish to make here is
5 that an efficient and prosperous transportation
6 industry is vital for the general welfare.

7 94. To demonstrate the close relationship
8 between economic progress and expansion of the
9 transportation business in our province, we want to
10 place before this Commission a summary of economic
11 developments and transportation achievements in the
12 Province of Quebec over the last decade. We present
13 here only the highlights of the evidence, with the
14 details and sources of the data to be found in
15 Appendix A.

16 95. Population and Employment. In June
17 1960, population in the Province of Quebec numbered
18 5,106,000 and the labour force, 1,816,000. Persons
19 employed numbered 1,712,000.

20 Notwithstanding the difficulties we are
21 facing in our province, just as in the rest of Canada,
22 in providing jobs for all persons in our labour force,
23 and with unemployment rising, we have been fortunate
24 enough to achieve significant increases in employment,
25 having regard to the increased population. ("The
26 Labour Force, Supplement September 1960", Dominion
27 Bureau of Statistics, p. 18.).

28 96 Here are some of the highlights of the
29 economic progress that has been made over the period
30 1949 to 1959:

(1) Our population rose from 3,882,000
to 4,999,000, or by 29 per cent.

(2) Persons employed rose from 1,394,000



1
2
3 to 1,657,000 or by 19 per cent

4 (3) The increase in the number of women
5 employed was more rapid than the increase in
6 the number of men employed. The figures are:
7 men, from 1,085,000 to 1,249,000 or by
8 15 per cent; women, from 309,000 to
9 408,000 or by 32 per cent (for details see
10 Table 7, Appendix A).

11 97. Increase in Income. Over the last
12 decade the people of Quebec succeeded in raising
13 materially their levels of income and their standard
14 of living. All major sectors of the province
15 participated in this improvement, as the following
16 summary covering the period 1949-1959 illustrates:

17 (1) Total personal income in the province
18 rose from \$3,062 million to \$6,337 million,
19 or by 107 per cent. If we allow for
20 increases in the general price level,
21 personal income in real terms rose by 60
22 per cent.

23 (2) Personal income per capita rose
24 from \$789 to \$1,268 or by 61 per cent in
25 current terms and by 24 per cent in real
26 terms.

27 (3) Farm cash income rose from \$321 million
28 to \$421 million, or by 31 per cent.

29 (4) Business income from non farm,
30 unincorporated business rose from \$294
million to \$466 million or by 59 per cent.

(5) Investment income of the people of



Quebec rose from \$268 million to \$535 million, or by 100 per cent (for details, see Table 8, Appendix A)

98. Increases in Capital Investment.

Reflecting the rapid economic growth of the Province of Quebec, capital expenditures rose materially for the decade 1949-1959, both in terms of business capital expenditures and outlay on social capital including expenditures on housing, institutional investment and government capital expenditures.

99. The following are the highlights of the progress made over the period 1949-1959:

(1) Business capital expenditures rose from \$477 million to \$1,262 million, or by 165 per cent.

(2) Expenditures on social capital rose from \$316 million to \$872 million or by 176 per cent.

(3) Total capital expenditures rose from \$793 million to \$2,130 million or by 169 per cent. Costs of capital equipment also rose during this period. In real terms, total capital expenditures increased by 78 per cent over the period (for details, see Table 9, Appendix A).

(4) Total housing starts rose from 24,000 to 36,000 or by 50 per cent (for details see Table 10, Appendix A).

100. Growth of Primary Industries. Most of Quebec's industries participated in the economic



1
2
3 development of the province over the last decade.
4 This was true for both primary as well as secondary
5 industries. Improvements in the agricultural sectors
6 have been referred to earlier by giving statistics
7 of increases in farm cash income in the province.

8 101. A number of other primary industries
9 chalked up significant increases in output:

10 (1) The value of mineral production rose
11 from \$165 million to \$433 million or by
12 162 per cent. Allowing for price changes,
13 the increase in volume terms was 105
14 per cent.

15 (2) Electric energy produced rose from
16 26.3 billion kilowatt hours to 44.6 billion
17 kilowatt hours or by 70 per cent (For details
18 see Table 11, Appendix A).

19 (3) Net value of the forest industry
20 rose from \$448 million to \$725 million, an increase
21 of 62 per cent in current dollar terms, and 29 per cent
22 in real terms (for details, see Table 10, Appendix A).

23 102. Growth of Manufacturing Industries.

24 The manufacturing industries of the Province of
25 Quebec made rapid strides in the last decade. The
26 industry grew rapidly and its operations became more
27 diversified in terms of product and regional location.
28
29
30



1
2
3 103. The expansion of the manufacturing industry
4 for the decade, 1949-1959 is illustrated by the
5 following data:

6 (1) Manufacturing establishments now number
7 12,300 in the province of Quebec, an increase of 6
8 per cent over the 11,600 a decade ago. But plants now
9 are much larger, ~~more~~ highly integrated, and employ more
10 people per plant.

11 (2) Number of employees in the manufacturing
12 industry in the province of Quebec rose from 390,000
13 to 430,000 or by 10 per cent.

14 (3) The gross value of manufacturing
15 production rose from \$3,789 million to \$6,850 million
16 or by 17⁴ per cent. If allowance is made for price
17 changes, the volume increase amounted to approximately
18 50 per cent (for details, see Table 12, Appendix A).

19 104. Diversification of Manufacturing Industries.
20 Since the end of World War II, manufacturing industries
21 of the province of Quebec have undergone rapid
22 transformation, with a shift from large labour-using
23 industries to highly mechanized operations requiring
24 substantial capital investment for their establishment
25 and expansion.

26 105. As a result manufacturing industries in the
27 province are now a great deal more diversified, with
28 a significant shift taking place from light to heavy
29 industry. This trend is continuing. It has important
30 implications for the transportation industry serving



1
2
3 the province of Quebec because of the heavier weights
4 involved in shipping goods. Further diversification of
5 industry has accompanied the diversification of
6 manufacturing operations, increasing the requirement of
7 this industry for transportation services.

8 106. The following data of gross value of
9 manufacturing products in 1949 and 1957 illustrate the
10 changing make-up of manufacturing operations in the
11 province of Quebec as well as the different growth
12 rates of some of our major secondary industries.

13 107. Out of 17 major industry groupings, eight
14 sectors have traditionally been responsible for the bulk
15 of the manufacturing operations in the province of
16 Quebec. They include, food and beverages, tobacco and
17 tobacco products, leather products, textile products
18 and clothing, wood and paper products.

19 108. In 1949 these industries accounted for 62
20 per cent of the gross value of manufacturing products
21 in the province of Quebec. By 1957 the proportion was
22 down to 51 per cent, with most of the industries
23 increasing the value of their output between 40 and 60
24 per cent over the 1949-1957 period.

25 109. The other 9 major industrial groupings,
26 represented in the main heavy industry, grew more
27 rapidly than the traditional eight sectors, with gross
28 value of production for the same period rising for most
29 of these sectors between 100 per cent and 200 per cent.
30 These sectors include: printing, publishing and allied



1
2
3 trades, iron and steel products, transportation
4 equipment, nonferrous metal products, electrical
5 apparatus and supplies, non metallic mineral products,
6 products of petroleum (and coal), chemicals and allied
7 products, and miscellaneous manufacturing industries.

8 110. The most dynamic growth in the province of
9 Quebec in the 1949 to 1957 period was experienced by the
10 following manufacturing sectors; (as measured in terms
11 of percentage increase of gross value of production):

12	Products of Petroleum (and Coal)	226
13	Non metallic mineral products	156
14	Electrical apparatus and supplies	134
15	Iron and Steel Products	123
16	Chemicals and Allied Products	119

17 111. The more slowly growing industries in the
18 manufacturing sector in the province of Quebec include
19 (in terms of percentage increase of gross value of
20 production, between 1949 and 1957):

21	Leather Products	17
22	Textiles including Clothing	26
23	Tobacco and Tobacco Products	56
24	Food and Beverages	57
25	Wood Products	60
26	Paper Products	60

27 (For details, see Table 13, Appendix A).

28 112. Changing Industrial Structure. We explained
29 in Section 1 the important implications which the
30 changing industrial structure of Canada has for the



1
2
3 transportation business as a whole. We made the point
4 that the Canadian economy has now reached the stage
5 where service industries are more important as a
6 source of employment and income in Canada than are the
7 commodity producing industries. Is this also true for
8 the province of Quebec?

9 113. Data on employment and income by sectors of
10 industry are less comprehensive on a provincial basis
11 than those available on a national basis. In the
12 light of statistical knowledge presently available we
13 cannot present data for the province of Quebec fully
14 comparable to those shown for Canada as a whole in
15 Section 1. There are, however, partial data available
16 which illustrate recent trends of changes in the
17 industrial structure in the province of Quebec.

18 114. We have combined the indices of employment
19 of four of the major industries representing commodity
20 production and five of the major industries providing
21 services. The indices show the following growth rates
22 in employment in the province of Quebec for the period
23 1949 to 1959:

24 Four major commodity-producing industries,
25 forestry, mining, manufacturing and
26 construction 17.5

27 Five major service industries, transportation,
28 storage, communications, other public utility
29 operations, trade, finance, insurance, real
30 estate and other service industries. 36.2



(For details, see Table 6, Appendix A).

115. While we emphasize the incomplete character of the data - they do not include for example, agriculture - they are illustrative of the fact that the service industries are growing more rapidly in the province of Quebec than are the commodity-producing industries. This explains in part the somewhat slower rate of growth of the transportation industries as compared with the growth of economic activity in the province as a whole, since the transportation industry is concerned largely with the movement of freight, although there is also a fair amount of transportation business involved in moving people from one place to another.

116. Population in Urban and Rural Centres. The transportation business in the province of Quebec has also been affected by the movement of people from the rural areas to our cities and the much more rapid growth of our urban centres as compared with farm and other rural areas:

(1) Between 1941 and 1956, our urban population grew from 2.1 million to 3.2 million, or by 54 per cent.

(2) For the same period our rural population grew from 1.2 million to 1.4 million, or by 14 per cent.

(3) For the same period, our total population grew from 3.3 million to 4.6 million, or by 39 per cent (for details, see Table 14, Appendix A).



1
2
3 (4) The growing urbanization of the population
4 of the province of Quebec meant increased requirements
5 for transportation facilities of a specialized type,
6 providing a faster and more flexible service.

7 117. Railway Transportation - Progress. Growth of
8 the railway transportation business in the province of
9 Quebec in the post war period was mainly sparked by
10 expansion in the volume of freight carried. The
11 passenger business as a result of increasing competition
12 of the motor car and airplane became a much less
13 important factor in the volume of the transportation
14 business carried by the railways in the province of
15 Quebec. Still there are certain aspects of passenger
16 movements by rail which are of particular importance
17 to the province. We refer to the problems of commuter
18 traffic.

19 118. As far as the growth of the freight business
20 carried by railways in the province of Quebec is
21 concerned, it was mainly sparked by two developments:

- 22 (a) the building of new railroads into our
23 northern region made it possible to tap
24 large and valuable natural resources
25 located in this region. We are referring
26 to the Quebec-Labrador and Northshore line,
27 which has made it possible for us to tap
28 the large iron ore reserves in the Knob
29 Lake region and the Chibougamou line which
30 has made it possible to develop the large



1
2
3 non-ferrous metal deposits in the
4 Chibougamou area, mainly copper, lead and
5 zinc,

6 (b) the rapid industrialization of the province
7 and the growing diversification and
8 decentralization of our manufacturing
9 corporations, expansion of our markets and
10 greater concentration of growth in urban
11 areas.

12 119. Here are some key indicators of the growth of
13 the railway business in the province of Quebec in the
14 decade, 1949 to 1959:

15 (1) Number of miles of single railroad track
16 rose from 4,791 miles to 5,228 miles, an
17 increase of 9 per cent. (The increase was
18 largely due to the construction of new
19 railroad lines, Quebec-Labrador-
20 Northshore, the Chibougamou and the
21 Gagnonville-Port Cartier lines. In 1958
22 single railroad tract lines consisted
23 of 5,096 miles made up as follows:
24 C.N.R. trackage - 3,186 miles, C.P.R.
25 trackage - 1,583 miles, other railways -
26 327 miles.

27 Source: Railway Transportation 1958,
28 Part III. Dominion Bureau of Statistics.)

29 (2) Revenue freight carried by the railways
30 in the province of Quebec, originating or



1
2
3 loaded at stations in the province including
4 imports at lake or ocean ports, rose from
5 17.6 million tons (2000 lbs.) in 1949 to
6 37.4 million tons in 1959, or by 112 per
7 cent.

8 (3) Total railway freight handled in the
9 province including freight coming from the
10 United States by rail as well as freight
11 originating and loaded at stations in the
12 province of Quebec, rose from 25.8 million
13 tons to 40.7 million tons or by 58 per cent.

14 (4) Revenue freight carried, terminated or
15 unloaded at stations in Quebec, including
16 exports at lake or ocean ports, rose from
17 19.6 million tons to 37.5 million tons or by
18 92 per cent.

19 (5) Total revenue freight terminated or
20 unloaded at stations in Quebec and deliveries
21 to U.S. rail connections rose from 26.5
22 million tons to 42.7 million tons or by
23 44 per cent (for details, see Table 15,
24 Appendix A).

25 120. The type of freight business carried by the
26 railways has changed materially over the last decade.
27 There is now much greater emphasis on carrying mineral
28 products over longer hauls with both agricultural and
29 forest products being less important items in the
30 railway business. There has also been some increase in



1
2
3 the volume of freight business carrying manufacturing
4 products, with this increase being more significant
5 with respect to manufacturing products coming from other
6 parts of Canada and abroad and moving into the province
7 of Quebec.

8 121. The highlights of the changing character of
9 the railway freight business in the province of Quebec
10 covering the period 1949 to 1959 are given below:

11 (1) Revenue freight of agricultural products
12 rose by 8 per cent, while freight unloaded
13 declined by 13 per cent. This suggests
14 that more of the agricultural products of
15 the province have been going outside the
16 province and that there has been
17 increasing competition between the railways
18 and the truckers in carrying perishable
19 commodities.

20 (2) Revenue freight of mineral products loaded
21 in the province of Quebec rose by 189 per
22 cent, and unloaded, by 144 per cent,
23 reflecting in part the fact that more of
24 the mineral products were being shipped
25 outside the province than processed or
26 used in the province.

27 (3) Forest products loaded in the province of
28 Quebec decreased by 41 per cent and
29 unloaded, by 22 per cent. This, in part,
30 reflects a reduction in the volume of



lumber produced in the province over the decade and, in part, increased competition from trucking.

(4) Revenue freight of manufactured products loaded in the province of Quebec rose by 8 per cent and unloaded, by 31 per cent.

The more rapid increase of tonnage unloaded is in part due to the growing importance which petroleum and steel products have for the economy of the province of Quebec, with most of these products coming from other provinces and abroad (for details, see Tables 16 and 17, Appendix A).

122. Highways and Urban Roads - Progress. We have now in the province of Quebec over 50,000 miles of roads, of which 33,000 are paved. This compares with about 20,000 miles of paved roads in 1940, an increase of about two-thirds.

123. The government of Quebec has a major highway development program in the planning stages. We are working on the plans for three new super highways leading from Montreal toward Toronto, Quebec City and Sherbrooke. The government of the Province of Quebec has concluded an agreement with the Federal government with respect to the Trans-Canada Highway in our province.

124. The urban centres of the province of Quebec face major traffic problems and require better transportation within the cities, between the cities and



1
2
3 and their outskirts and in regard to traffic using
4 the Metropolitan centres.

5 125. In speaking to the Advisory Council
6 of L'Association des Hommes d'Affaires in Montreal
7 on the 19th of November 1960, the Prime Minister
8 of the province of Quebec pointed out that "Congestion
9 still remains appalling in the central area and
10 outlying arteries have proven insufficient".
11

12 126. The Prime Minister then proceeded to
13 outline an important development program of speedways
14 and bridges for the Metropolitan area of Montreal,
15 which would assist in the further growth of the area
16 and alleviate some of the transportation problems faced
17 within the Metropolitan area. While the building of
18 speedways and other public transportation facilities
19 within our urban centres is in large part a municipal
20 responsibility, the province of Quebec is increasingly
21 prepared to assist in an orderly and sound development
22 of an adequate urban transportation network which will
23 link up with a province-wide highway system of the
24 highest possible calibre.

25 127. Truck Transportation - Progress. The
26 trucks as a medium of transportation have become
27 increasingly important in providing adequate
28 transportation facilities in the province of Quebec in
29 the post war period. This trend was facilitated by
30 the greater flexibility of the truck to meet specific



1
2
3 requirements, the lower capital costs involved in
4 establishing a trucking business and the changing
5 structure of our economy, with manufacturing industries
6 turning out high value products which have special
7 transportation requirements including speed of service,
8 reduction of handling, door-to-door transport, etc.

9 128. Information available on the growth of
10 the trucking business in the province of Quebec is
11 less complete than data available for the railways.
12 We can only illustrate the growth of the trucking
13 business in the province on the basis of information
14 collected by the Quebec Transportation Board and other
15 agencies of the Quebec Government:

- 16 (1) Total trucks registered with the Quebec
17 licence Bureau rose from 91,500 in 1949
18 to 190,400 in 1959 or by 108 per cent.
- 19 (2) Trucks and tractors mainly for-hire
20 as registered with the Quebec
21 Transportation Board, increased from
22 9,800 in 1949 to 15,800 or by 61 per cent.
- 23 (3) Truck-trailers, as registered with the
24 Quebec Transportation Board, increased
25 over the same period from 1,600 to 7,200
26 or by 350 per cent.
- 27 (4) Trucks, tractors and truck-trailers, as
28 registered with the Quebec Transportation
29 Board, rose from 14,400 to 23,000 or by
30 102 per cent (for details, see Table 18,
Appendix A).



129. We have some up-to-date information on the number and types of trucks and trucking operations covering the more recent period, 1957 to 1959, based on surveys of motor transport traffic undertaken by the Dominion Bureau of Statistics.

130. Here are some of the highlights of the trucking business in the province of Quebec:

(1) There were a total of 158,000 trucks registered in the province of Quebec in 1959. Of this number 144,000 were private trucks and 14,000 were for-hire. The private trucks were made up as follows:

inter-city,	34,000
urban,	74,000, and
farm,	36,000,

The total number of trucks in the province rose from 148,000 in 1957 to 154,000 in 1958 and to 158,000 in 1959 (for details, see Table 19, Appendix A).

(2) Trucks registered in the province of Quebec, in 1958, travelling inside and outside the province covered a total of 1.4 billion miles. For-hire trucks travelled 292 million miles with private trucks covering about 1.1 billion miles.

(3) Total tonnage of goods carried by all trucks amounted to 117 million of which



28 million were carried by for-hire trucks,
and 89 million by privately-owned trucks.

(4) Total net ton miles travelled amounted
to 3.7 billion of which 2 billion were
carried by for-hire trucks and 1.7 billion
by private trucks. The explanation for
the much smaller number of for-hire trucks
carrying the bulk of the goods transported
is to be found in the larger capacity
utilization and in the much longer
distances travelled by for-hire trucks
as compared with private trucks.

131. The following figures illustrate the
greater efficiency of for-hire trucks as compared with
privately operated trucks for owner use (for details,
see Table 20, Appendix A):

Percentage of Capacity Utilization:

For-hire trucks, 58.2 per cent.

Private trucks, ranging from 22.5 per cent for farm
trucks to 41 per cent for inter-city trucks.

Average weight carried (ton miles divided by miles
travelled with load):

For-hire trucks, 9.1 tons.

Private trucks ranging from 1.1 tons for farm trucks
to 4.3 tons for inter-city trucks.

Proportion of total mileage travelled empty:

For-hire trucks, 24.5 per cent.

Private trucks ranging from 47 per cent for inter-city



1
2
3 trucks to 72 per cent for farm trucks.

4 THE CHAIRMAN: I think we will adjourn now
5 until 2:00 o'clock.
6
7

8 --- Adjournment ---
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



1
2
3 --- On resuming at 2:00 p.m.

4 THE CHAIRMAN: Mr. Verreault I believe
5 you were at paragraph 132.

6 MR. VERREAULT: Yes.

7 132. The trucking business in the Province
8 of Quebec is largely regional business. This is
9 illustrated by the following data covering intra-
10 provincial trucking and interprovincial and
11 international traffic performed by Quebec registered
12 trucks in 1958:

13 Weight of goods carried:

14 Intraprovincial traffic, 44.1 million
15 tons. Interprovincial and international
16 traffic, 3.6 million tons.

17 Total net ton miles:

18 Intraprovincial traffic, 1.7 billion
19 Interprovincial and international
20 traffic, 1.0 billion.

21 (For details, see Table 21, Appendix A)

22 133. The difference is explained by the
23 fact that trucks, particularly for-hire trucks,
24 carrying loads interprovincially and internationally
25 travelled much longer distances per load and carried
26 larger average payloads (for details, see Table 22,
27 Appendix A).

28 134. Water Transportation - Progress:

29 Just as the transportation business by land increased
30 by leaps and bounds, so did also water transportation.
Our ports have handled increasingly large volumes of
tonnage shipments coming from all parts of the world.
Some of these have been loading and unloading at



1
2
3 Quebec ports, while others have been in transit
4 going through the Seaway. The completion of the
5 St. Lawrence Seaway has been an important factor
6 in increasing the use of the ports of the Province of
7 Quebec.

8 (1) In 1959 our ports handled a total
9 of 53.7 million tons as compared with an
10 average of 30 7 million tons in the 1952-
11 1954 period.

12 (2) Of the total of 53.7 million tons
13 handled at our Quebec ports, 23.1 consisted
14 of domestic tonnage and 30 6 of foreign
15 tonnage. Of the latter, 20.5 million
16 tons were loaded in the Province of Quebec
17 and 10.1 million tons were unloaded (for
18 details, see Table 23, Appendix A).

19 135. The growth of the business handled by
20 our ports has made an important contribution to
21 increasing the volume of transportation business
22 available to surface media of transport, the railways
23 and the trucking industry.

24 136. Air Transport and Pipelines. While
25 the growth of air transport and pipelines in the
26 Province of Quebec is beyond the scope of this report,
27 we would like to emphasize the importance which our
28 government attaches to these two newer types of
29 transportation media, as being essential to the
30 balanced and sound economic development of our
province.



Section 3: Province of Quebec - Policies of Economic Development.

137. We believe that the development of an efficient transportation industry is essential to the future growth of the Province of Quebec as well as of Canada as a whole. Hence there is a close relationship between general economic development and the development of the transportation industry. We should always take account of this fact when formulating transportation policies. We should bear in mind that these policies are part of the broad endeavours of governments to maximize the welfare of their citizens and to provide them with increased opportunities to do well for themselves.

138. The position which the Province of Quebec now occupies in the Canadian economy and some of its economic policies has been explained by the Prime Minister of the Government of Quebec in these words:

"Quebec has marked, and with characteristic firmness, not only the culture and traditions of Canada, but also the economy of the nation. Our abundant natural wealth and our rich human resources have benefited the length and breadth of Canada as well as permitting Quebec to take her place among the great trading centres of the world. .

Quebec is now entering a new phase of development and her economic and social growth will progressively acquire new



1
2
3 dimensions in proportion to her
4 extensive natural and human resources and
5 in proportion, too, to the part she must
6 play within the Confederation and the
7 free world generally.

8 The Government of Quebec has set up an
9 economic Council to supervise the trends
10 of the economy and to act in an advisory
11 capacity to both government and business
12 on the ways and means of maintaining
13 stability and of pursuing an intelligent
14 and well-ordered development of our
15 resources. We may no longer be content o
16 improvise our development in this modern
17 age of jolting economic and social
18 structures when so many of the traditional
19 values we have held in many spheres are
20 constantly under assessment and revision
21 to cope with scientific and
22 technological advances.

23 In conjunction with the Economic Council
24 the Quebec Department of Trade and
25 Commerce is being re-organized and will
26 be fully geared to provide a complete
27 range of services to future investors in
28 the province.

29 We are fully aware of the needs of those
30 who contemplate establishing in Quebec
and who desire to become partners in our
development. Their primary need is
a complete and lasting assurance that they



1
2
3 are welcome and that the opportunity
4 they are seeking is available. The Services
5 of the Department of Trade and Commerce are
6 intended to furnish guidances and counsel
7 on the availability of resources, markets,
8 labour and of all the other facilities
9 required by a new industry These
10 departmental services will be available to all
11 interested parties, for the asking, so that
12 they may plan to establish in Quebec with
13 assurance and confidence.

14 The people of Quebec aspire to higher
15 standards of living and culture and to a
16 more positive and active level of nationhood
17 for Canada. They have shown themselves to
18 be productive citizens and resourceful
19 partners in the Canadian Confederation and
20 while demanding their rightful share of the
21 nation's prosperity they will continue
22 to do their part towards keeping Canada
23 Canadian " (Hon. Jean Lesage, Prime
24 Minister of Quebec, "Quebec's Place in
25 World Economy", Address to the National
26 Industrial Conference Board, the Canadian
27 Club and the Empire Club, October 13,
28 1960. pp. 4, 10 and 11.).

29 139 The Government of the Province of Quebec
30 is now engaged in pursuing actively the important
task of encouraging further economic growth
and diversification of its economy. We would like



1
2
3 to state briefly the main objectives of these economic
4 development policies.

5 140. Objective 1. Continuing Economic Growth.

6 The Government of Quebec considers it as one of its
7 prime responsibilities to encourage the continuing
8 economic growth of the province, for the benefit of
9 all our people, in the large urban centres, in small
10 towns and villages and in the rural areas.

11 141. Objective 2. Planning and Research.

12 We believe that our over-all objectives of economic d
13 development and the betterment of our people can best be
14 achieved through responsible planning and competent
15 research, drawing on the best knowledge we can find
16 in our country.

17 142. Objective 3. New Administrative
18 Machinery

19 The Province of Quebec required new and
20 improved machinery of Govenment to carry out such
21 responsibilities including the establishment of a
22 Department of Natural Resources and an Economic
23 Planning and Development Council.

24 143 Objective 4. More Heavy Industry

25 Greater diversification of industry is essential to
26 achieve a better balance in the economic development
27 of the Province, including the establishment of
28 more heavy industry. The latter, we believe,
29 should be proceeded with, if necessary, with
30 financial assistance from the Provincial government.

144. Objective 5. More Processing of
Raw Materials.

More of our raw materials should be



1
2
3 processed further in the province, so that the people
4 of our province will get the greatest possible
5 benefits, based on economic production, from the
6 use of their natural resources.

7 145. Objective 6. Wider Geographic
8 Distribution of Industry.

9 It is essential for the continuing prosperity
10 of Quebec and to bring greater benefits to the people
11 living in the various parts of the province, to
12 decentralize industry and to achieve wider
13 geographic distribution of industrial activity.

14 146. Objective 7 Greater Participation by
15 the People of Quebec.

16 We want to encourage the people of our
17 Province to participate to a greater extent than ever
18 before in its economic resources and industrial
19 development. The people of the province should also
20 have greater opportunities to hold senior positions
21 on the technical and administrative levels in
22 corporate enterprise, and be allowed to invest
23 increasingly in Quebec enterprises.

24 147. Objective 8. Increasing Federal-
25 Provincial Cooperation.

26 Provincial economic development can best be
27 achieved in an expanding and prosperous Canada. To
28 achieve this desirable objective, we are prepared
29 to cooperate fully with other provincial
30 government and the federal government. We believe
that sensible general economic policies can go a
long way to create a favourable climate in which
transportation industries can enjoy expanding business
opportunities, making it easier to find solutions



1
2
3 to the long term problems facing this industry.
4 We believe that we as a province and Canada as a whole
5 can develop sensible transportation policies forming
6 an integral part of over-all economic policy, if
7 we develop a set of realistic principles and f
8 apply them to transportation problems in the light of
9 changing economic circumstances.

10 148 We have outlined such a set of
11 principles as a possible guide for the development
12 of transportation policies for Canada as a whole as
13 well as for the provinces of Canada in Section 6.
14 Before we turn to these principles, we would like
15 to refer briefly to some basic considerations
16 relating to problems facing the Canadian transportation
17 industry, particularly the railways.

18 Section 4. Transportation - Basic Considerations.

19 149. We turn now to the general problems
20 of the Canadian transportation industry. At the
21 outset we wish to present the views of the Province
22 of Quebec as to what we believe are some of the
23 basic considerations concerning the general problems
24 of transportation we face in Canada.

25 150. We are told that the transportation
26 problems we encounter are of two types - those imposed
27 by nature and those created by man.

28 151. The problems which nature has
29 imposed upon us, long distances, rugged terrain and
30 varying climate are things we have to live with. To
deal with such problems we need to know more about



1
2
3 the difficulties we are facing and the best and
4 most effective means of overcoming them.

5 152. To illustrate: if we lost a great
6 deal of potential traffic because a particular
7 airport is more fog-bound than such an airport would
8 be at another location, the solution is not to build
9 a bigger and better airport in the original location
10 but to build an airport in a different location
11 with better weather prospects and to provide fast
12 surface means of transportation to commute from the
13 urban centre to the airport.

14 153. What we are suggesting is that the
15 people of a community may be able to get a better
16 transportation service if the most effective use is
17 made of various transportation media allowing for
18 the exigencies of nature, in our example, the weather.

19 154. The problems which Canadians
20 themselves have created are of a different kind We
21 have endeavoured to build up a nation, the
22 handicaps of nature notwithstanding, and we have
23 succeeded rather well, as we had occasion to
24 demonstrate in Section 1. But in the process of
25 developing ~~our~~ country and in justice and equity
26 to the people in all provinces of Canada, we had
27 to adopt various economic policies which appeared to be
28 in our best national interest. Views have differed
29 as to what is our "best national interest",
30 differences between governments, differences between
labour and management, differences between consumers
and producers, and in the transportation field,



1
2
3 differences between differing transportation media.

4 155. Most of the important national
5 economic policies formulated in Canada have been
6 the result of compromises between such differing
7 interests. Our basic philosophy - with some
8 exceptions due to changing political circumstances -
9 has been "live" and "let live", and willingness
10 to meet the other sector partway.

11 156. In the transportation field many
12 of the compromise policies adopted have brought some
13 relief to our problems. But such policies being
14 compromises never went so far as to meet the
15 problems fully, or went too far, depending on the
16 different interests of particular regions, industries
17 or governments.

18 157. The government of the Province of
19 Quebec believes that the middle of the road policies
20 in the transportation field have much to commend
21 themselves.

22 158. We want to approach the transportation
23 problem with an open mind and not with preconceived
24 ideas. We do not want to condemn existing
25 transportation policies as out-dated until their
26 effectiveness has been examined and promising
27 policy alternatives have been found.

28 159. We are looking for constructive
29 solutions to our transportation problems which will
30 commend themselves to the people of Canada as a
whole and to the people of the Province of Quebec.

160. The people in our province are imbued



1
2
3 with a new spirit

4 161. They want to speed up the economic
5 development of the province.

6 162. They want to push back our northern
7 frontier and intensify the development of our large
8 and small urban centres.

9 163. They want more industry, better
10 integrated and more diversified.

11 164. They want to develop the natural
12 resources in the best interest of our province and
13 of Canada as a whole.

14 165. They want to increase employment
15 and income opportunities, social welfare and living
16 standards of all the people in the province.

17 166. We in Quebec have a new approach
18 to tackle these problems of development. We believe
19 that these goals can best be achieved through sound
20 planning, more research and the formulation of
21 realistic economic policies. We are prepared to
22 share our wealth with others who help us to develop
23 this wealth with due regard to the basic interests
24 of the people of Quebec.

25 167. As far as the transportation problem
26 is concerned we agree with the wise observations
27 made some time ago by Sir Edward Beatty, Chairman
28 and President of the C.P.R. when he said:

29 "Heretofore all our transportation
30 problems have been settled under
political or community pressure."

Sir Edward then went on to suggest that if Canada
wanted to find a more lasting solution, the



1
2
3 transportation problem should "be dealt with from
4 the standpoint of sound national economics and from
5 no other angle". (E.W. Beatty, K.C., LL.D.,
6 "the Case for Railway Unification", Address to the
7 Canadian Political Science Association, Montreal,
8 May 22, 1934, p.2.).

9 We are setting out below eight basic
10 considerations which we believe have an imposing
11 bearing on any examination of transportation problems
12 facing Canada.

13 169. Balanced Transportation Development.
14 There is a general feeling that the railway age has
15 passed and that the road age is upon us. This
16 is much too narrow an interpretation. Indeed, it
17 is a negative attitude. We wish to propose a
18 soundly positive one.

19 170. The railways have helped to build
20 up Canada. Barring a complete new revolution
21 in the means of transport, we shall need the railways
22 to help us build a bigger and better Canada as long
23 as this generation can foresee.

24 171. These words spoken by Sir
25 Edward Beatty about a quarter of a century ago are
26 as appropriate today as they were then:

27 "The contribution of Canadian
28 railways to Canadian development
29 has been conspicuous; they should be
30 preserved in a form which will enable
them to continue that contribution and



1
2
3 to be, if it is possible to make
4 them, a potent factor in the restoration
5 of prosperity in this country..."
6 (Beatty, E.W., Ibid., pp. 2 and 3).

7 172. Our geography is such that it
8 is not at this time conceivable that any other
9 form of transportation can displace the railways
10 completely. What is needed is an adjustment of
11 the various forms of transportation in the light
12 of changing technology and a changing society. Many
13 miles of road have been built and improved in the last
14 twenty years and millions of automobiles use them.
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



1
2 Aeroplanes handle
3 /increasing numbers of people each year and some
4 express. Transport by ship has expanded
5 considerably with further increases of business in the
6 offing following completion of the St. Lawrence
7 Seaway project. These various transportation
8 modes must be made to fit together in such a way
9 that each is used in the most economic manner.

10 173. Opportunity for Competition. In
11 order to facilitate and assure the adjustment of one
12 mode of transportation as against the others, there
13 should be the maximum opportunity for each to compete
14 with the others. This should provide us with
15 maximum protection from rigidity and inflexibility,
16 and assure the users of transportation services
17 against unfair practices, guaranteeing a continued
18 improvement in technology.

19 174. Public Utility and the National
20 Interest.

21 Transportation is not just a business. A
22 lively developing economy must have transportation
23 services of various kinds. The differing regions
24 of the country must have the opportunity of
25 developing their resources without artificial
26 handicaps. The national interest, therefore,
27 requires that all regions of the country have
28 adequate transportation services and that all
29 industries, which use Canadian resources efficiently,
30 are enabled to grow and develop in a favourable
economic climate. We develop the subject of the
"national interest" further in Section 6, paragraph 249.

175. Service, Efficiency and Minimum Cost.



1
2
3 Transportation services which must be provided to
4 the whole country and for all industries should
5 be provided with a maximum of efficiency. There
6 must be continuous improvement and modernization
7 of equipment and other capital facilities with maximum
8 technological research and planning, so that these
9 services can be provided at a minimum cost. There
10 is need for improved management techniques and
11 increased training of the working force, all
12 designed to keep pace with new developments, to
13 increase efficiency and to keep costs down.

14 176. Inequities and Injustices. It is
15 important to minimize inequities and injustices in the
16 transportation business. Inevitably some troubles
17 will develop in trying to cater to the needs of a
18 rapidly growing country. It is impossible to satisfy
19 all sectors at the same time. We must, however,
20 tackle this problem with vigour and imagination, so
21 that the worst inequities will be removed and the
22 major injustices ameliorated.
23
24
25
26
27
28
29
30



1
2
3 177. Coordination and Integration. It is
4 essential that the various elements of the transportation
5 industry be coordinated so that the advantages of each
6 will be used to the maximum extent and their
7 disadvantages minimized. To some this implies integration,
8 under the control of one or other agency such as a
9 railway. This entails dangers through the dominance
10 of one mode of transportation by another. Such
11 dominance should be avoided in the interest of growth
12 adjustment and efficiency. Competition is probably
13 the best way of protecting us from such dominance. We
14 will want to avoid as much as possible making the same
15 mistakes in the future we made in the past, put so
16 eloquently in 1934 by Sir Edward Beatty in these
17 terms:

18 "We have gone ahead building up new forms
19 of transportation, and extending old
20 forms, without stopping to consider their
21 relation to each other, or the relation
22 of each to the whole economic structure.
23 As a result, we have acquired an overhead
24 of staggering dimensions." Beatty, E.W.,
25 *ibid.*, p. 20.

26 178. Transportation and Economic Development.
27 An adequate transportation network is essential to the
28 continuing economic growth of our country, greater
29 industrial development and the pushing back of our
30 northern frontier. Transportation at times precedes



1
2
3 economic development, at other times follows established
4 market demand. It is much easier to create new
5 transportation facilities when the demand for such
6 facilities has been clearly established, assuring
7 profitable operation. But the problem which the
8 province of Quebec faces as well as other provinces of
9 Canada is that without adequate transportation
10 facilities, the development of a large part of our
11 northern region will be greatly delayed.

12 179. We realize that we cannot expect
13 transportation enterprises, whether they are private
14 or public, to bear the full costs of creating
15 transportation services in newly developing areas
16 where economic prospects remain uncertain in the
17 formative stages. We do feel that any new regional
18 or industrial development and its transportation
19 requirements should be considered on its merits,
20 with transportation interests and the provincial and
21 federal governments working together towards finding
22 the best solution in the interests of further sound
23 economic development of the region and of Canada as
24 a whole.

25 180. Philosophy of Transportation. The basic
26 philosophy of transportation should be the maximum of
27 service with the minimum of cost and a proper
28 adjustment of each mode of transportation to its
29 environment. It is not good enough to feel that an
30 agency can cut off a service that does not pay. It



1
2
3 may be that such a service is vital to the economy and
4 no other agency can do it as well. An example might be
5 certain passenger train services. A more positive
6 philosophy is one that endeavours to use every means
7 at our disposal to do a better job.
8

9 Section 5. Province of Quebec - Transportation Problems

10 181. Transportation problems in the province of
11 Quebec arise out of our geography, both physical and
12 economic, the type of our resources, industrial and
13 social development and the inadequacies of the measures
14 taken to establish the type of transportation system
15 which a rapidly growing region like the province of
16 Quebec requires.

17 182. Transportation plays a key role in the
18 economic development of the province of Quebec: first,
19 by distributing the products produced in the province,
20 secondly by bringing a large volume of goods to the
21 growing markets of the province of Quebec, and thirdly,
22 by serving as a trans-shipment centre through our
23 major ports including Montreal, Quebec, Port Alfred,
24 Three Rivers, Baie-Comeau, Seven Islands and Sorel.

25 183. With our population growing rapidly,
26 becoming more urbanized and enjoying a higher standard
27 of living, increased transportation facilities had to
28 be provided for passenger movements by air, train,
29 bus and automobile.

30 184. Because of its geographic position, Quebec



1
2
3 has benefitted greatly from merchandise traffic in
4 transit coming from the other regions of Canada or from
5 overseas for distribution in Canada.

6 185. The railroads have been built in our
7 province to facilitate this movement of merchandise.
8 Ports, roads and other facilities have also been created.
9 While Quebec has benefitted from this movement of
10 merchandise and people from other parts of Canada and
11 from abroad, our province in turn has made an important
12 contribution to the over-all growth of the Canadian
13 economy and the expansion of its transportation network.

14 186. The importance of an expanding transportation
15 network for the economy of the province of Quebec,
16 particularly road transport, has been emphasized by the
17 Royal Commission of inquiry on Constitutional Problems,
18 set up by the province of Quebec, in the following terms:

19 "Roads, mainly, are essential for
20 development of all sectors of the economy.
21 The farmers benefit from numerous roads,
22 usable at all seasons, for the transport
23 of their products, many of them
24 perishable, which require rapid delivery
25 to their destinations. Colonization can
26 only be carried on if penetration of the
27 territory and establishment of the
28 settlers is made possible by a good roads
29 system. Forest and mining industries
30 require communication facilities to and



1 from the remotest regions of the province.

2
3 The transport of wood requires solid
4 road-beds, proof against bad weather
5 conditions, while mining developments,
6 extending to far-distant territories,
7 necessitate the opening of hundreds of
8 miles of road.
9

10 "Good roads are also indispensable for
11 the expansion of commerce and industry.
12 Transport of raw or manufactured
13 products is now, more and more, carried
14 on by truck. Roads are also being used
15 for the sale and delivery of commercial
16 articles. A first-class roads system
17 is, moreover, indispensable for
18 maintenance and development of the
19 tourist traffic, which already holds an
20 important place in the country's economy,
21 (statistics indicate that 80% of all
22 tourists today travel by automobile).
23 Finally, social life and education both
24 benefit from the advantages provided by
25 roads. It was chiefly the prodigious
26 development of the automobile from
27 the opening of the Twentieth Century
28 which made roads an essential element
29 of a country's prosperity. Automobile
30 traffic on the roads of the ;



has more than quintupled since 1926; it reached 617,000 vehicles in 1952, without counting the circulation of vehicles of all kinds coming from outside." Report of the Royal Commission of inquiry on Constitutional Problems, Province of Quebec, 1956, Volume 1, pp. 231 and 232.

187. While we have made important progress in the province of Quebec with respect to the expansion of a comprehensive highway network, referred to in section 2, we are encountering a number of problems. These have been described by Mr. J.C. Lessard in the following terms, as being applicable to Canada as a whole. The observations also apply to the transportation problems, particularly highways, which we face in the province of Quebec:

"Most of our present highway mileage was laid out and built 20 to 25 years ago and though adequate at that time is far from being so today. In recent years the numbers, speed and weight of vehicles have rendered a large portion of these highways functionally obsolete even for present traffic volume, let alone future requirements. The increase in highway traffic accidents, higher vehicle operating costs, increased travel time and, of course, congestion, readily attest



1
2
3 to their inadequacy. Moreover, the
4 great increase expected in motor vehicle
5 travel in the future, particularly
6 by commercial trucks, would appear to
7 make substantial highway improvements
8 necessary if this growth is not to be
9 restricted with adverse effects on the
10 country as a whole. Indeed it has been
11 predicted that commercial trucking will
12 increase at a faster rate than the
13 economic growth of the country as a whole,
14 though it is expected to vary
15 considerably by regions." "Transportation
16 in Canada", Report by J.C. Lessard to the
17 Royal Commission on Canada's Economic
18 Prospects, Ottawa, November 1956, p. 118.

19 188. The progress we have made in building up
20 our regional economy and the appropriate transportation
21 network has not been achieved without difficulties and
22 problems. Here are some of the factors that have
23 contributed to our transportation problems:

24 189. Physical Geography. The province of
25 Quebec is comprised of four major regions:

- 26 (1) the St. Lawrence lowlands,
27 (2) the Apalachian region,
28 (3) the Laurentian regions,
29 (4) the northern region.

30 (See Exhibit "A").



1
2
3 190. The St. Lawrence lowlands are comprised
4 largely of fertile, flat lands. It was in this region
5 where the great bulk of our population was first
6 established and where economic growth has been most
7 rapid including the growth of such major urban centres
8 as Montreal, Quebec City, Sherbrooke, Three Rivers,
9 Hull, and many other urban communities which have
10 become important manufacturing centres such as
11 Sorel, Magog, Granby and Valleyfield. It is in this
12 region where our transportation network is most
13 heavily concentrated and this is particularly true for
14 the railways.

15 191. The Apalachian region is a part of the
16 province comprising a good deal of mountainous land,
17 generally less fertile than the St. Lawrence lowlands
18 but still with a significant number of areas of pro-
19 ductive agriculture. Our people living in this
20 region are spread over a wide rural area with a number
21 of smaller towns and villages.

22 192. Forest resources are particularly
23 important for this region since they provide our
24 people with additional means of earning their
25 livelihoods and to contribute significantly to the
26 economy of the province. The region also includes
27 some important mining centres which have special
28 transportation problems of their own. For example,
29 the asbestos mines in Thetford have the problem of
30 moving large quantities of asbestos from their mine



1
2
3 located inland to ports on the St. Lawrence largely
4 for shipment abroad. Another example is the copper
5 mines in Murdockville which are faced with the task
6 of moving large quantities of products from an inland
7 location to Gaspé for shipment by water or by rail to
8 Montreal for refining and further processing.

9 193. The region also has a good deal of
10 manufacturing activity spread over a number of smaller
11 communities whose products are sold province-wide as
12 well as in other parts of Canada and abroad. Finally
13 the region is well known for its tourist attractions,
14 particularly the Gaspé area, and caters to a growing
15 tourist trade.

16 194. The Laurentian Region is largely
17 mountainous with some major pockets of fertile
18 agricultural land, like the Abitibi and Lake St. John
19 regions. Its main resources are extensive forest
20 reserves, mineral deposits and water resources which
21 have provided Quebec with large quantities of low cost
22 hydro-electric power and are capable of even further
23 intensive development.

24 195. The multitude of natural resources have
25 provided this region with a sound base for industrial
26 development including major pulp and paper plants
27 and newsprint mills, mineral processing plants, etc.
28 In addition there has grown up important secondary
29 industries particularly in the southern part of the
30 region because of its closeness to Montreal, the



1
2
3 province's major market.

4 196. The region has many tourist attractions,
5 particularly fish and game and extensive opportunities
6 for winter sports. It has become a growing attraction
7 for the expanding tourist trade of the province of
8 Quebec, particularly for the Greater Montreal and
9 Quebec City areas.

10 197. The northern region encompasses all that
11 part of the province of Quebec which is located north
12 of the Latitude going through the northern end of the
13 Abitibi region. The wealth of this region consists
14 mainly of substantial iron and titanium ore reserves,
15 some of which are well known, e.g. the Knob Lake and
16 Ungava deposits, mineral deposits, particularly
17 copper, lead and zinc in the Chibougamou and Melagami
18 Lake district as well as the Albanel Lake district,
19 and important forest resources in most of the region.
20 The development of the latter is still awaiting the
21 provision of adequate transportation facilities, some
22 of which are in the process of construction, while
23 others are in the planning stage. The region also
24 has some pockets of fertile agricultural land still
25 awaiting development.

26 198. The growth of the region depends to an
27 important extent on the creation of additional
28 transportation facilities and the economic
29 exploitation of these resources in the light of
30 growing markets in the province of Quebec, in the



1 rest of Canada and abroad. The key to the
2 transportation problem of this region are long hauls
3 from sources of production to markets. With the
4 railways being the most economic means of providing
5 transportation over long hauls, the development of
6 the northern region depends to an important extent
7 on the expansion of adequate railway facilities.

8 199. One important aspect of the physical
9 geography of the province of Quebec which has created
10 a transportation problem for us in the St. Lawrence
11 River. This river divides the province into two
12 parts: the south and the north. The St. Lawrence
13 River is a great source of wealth for our province as
14 well as for Canada as a whole. It has served as well
15 in making it possible for us to ship large quantities
16 of merchandise to the interior of Canada as well as
17 overseas, using the most economical means of
18 transportation available to us. The trend has been
19 accelerated with the completion of the Seaway.

20 200. Movement by water along the St. Lawrence
21 has made it possible for us to develop the natural
22 resources of the areas adjacent to the river and with
23 the help of other means of transport, to develop
24 products a good deal further inland. Perhaps the
25 outstanding example would be the development of the
26 iron ore reserves in the Knob Lake region and the
27 movement of iron ore to the port of Seven Islands.
28 The river also made it possible for us to extend the
29 development of our province in an eastward and north-
30 ward direction, thus assisting us in broadening the



1 base of our economic development.

2 201. The St. Lawrence River however has not
3 been a source of wealth only; it has also become a
4 barrier between two parts of the province. Alongside
5 the river run two railroads, one following a northern
6 route and the other a southern route. Two parallel
7 highways also run along the St. Lawrence River, one
8 on the north bank and the other on the south bank.

9 202. This duplication of transportation
10 facilities has created significant competition between
11
12
13
14
15
16
17 -
18
19
20 -
21
22 -
23
24 -
25
26
27
28
29
30



1
2
3 the railways, with the C.N.R. and C.P.R. each running
4 one rail line. In addition competition has developed
5 between the railways and trucking firms operating on
6 the highways, both on the northern end and the
7 southern side of the river.

8 203. As a result of the physical barriers
9 represented by the St. Lawrence River a number of
10 transportation anomalies have developed. For example,
11 if one wishes to travel on the shortest route on a
12 highway between Quebec City and Montreal, one has first
13 to cross the Quebec Bridge and then travel on the
14 south shore.

15 204. The St. Lawrence River also represents
16 a barrier in any endeavour to link together the
17 various economic regions of the province of Quebec,
18 for example, the linking together of the lower St.
19 Lawrence region with the fast developing centres of
20 Bale-Comeau and Seven Islands.

21 205. Economic Geography. The economic and
22 social development of the province has been affected by
23 the type of resources at our disposal and the ability
24 of the people of Quebec to overcome the handicaps of
25 nature, mountains, rivers and climate.

26 206. In the early period of the economic
27 development of our province, agriculture and small
28 handicraft types of industries were the main sources
29 of employment and income.

30 207. The second stage of our development



1
2
3 comprised the growth of a number of secondary industries
4 which were taking advantage of new technological
5 developments and raw material resources available in
6 the province to produce commodities of high quality
7 and competitive price, which could be sold in Canada's
8 expanding domestic market and abroad. We are referring
9 to the growth particularly of such industries as the
10 textile and rubber goods industries.

11 208. The third period of our economic develop-
12 ment dates back to the beginning of the twentieth
13 century. With the proving up of our new mineral
14 resources, the development of low cost hydro-electric
15 power and more efficient and new uses of our forest
16 resources, we were able to build up major industries,
17 drawing on our wealth in industrial raw materials and
18 on our low cost power. This development was
19 strengthened still further by the growth of intensive
20 and diversified manufacturing industries catering to
21 growing markets in the province of Quebec, the rest of
22 Canada, the United States and overseas.

23 209. Our population tended to concentrate in the
24 early period of our development in the regions of more
25 fertile agricultural land. At the same time the City
26 of Montreal expanded rapidly as a major shipping port
27 and important manufacturing and commercial centre.
28 The latter development in turn created a large market
29 for the products of many of our smaller cities and towns
30 situated close to Montreal.



1
2
3 210. Now about one-half of the population
4 of Quebec is concentrated in the Great Montreal area.
5 All the larger cities of the province, Quebec, S
6 Sherbrooke, Three Rivers, Sorel and Hull are situated
7 within a radius of 200 miles from Montreal. These
8 cities, concentrated in the southwestern part of the
9 province, comprise the largest proportion of its
10 market.

11 211. Montreal dominates the scene because
12 of its central geographic position. It is situated
13 on the junction of many waterways - the Richelieu
14 River, the Ottawa, and through the St. Lawrence,
15 the Great Lakes. Montreal is an important
16 distribution and trans-shipment centre. For Quebec
17 shippers, the rate of transport to Montreal has
18 become a prime factor in determining whether they
19 can or cannot compete in the Montreal market.

20 212. Pressing Transportation problems. The
21 four major regions which make up our province are
22 variously endowed with natural resources. They vary
23 in population density, in the degree and diversification
24
25
26
27
28
29
30



1
2
3 of manufacturing industry and with respect to size of
4 market. Hence, the transportation requirements of
5 each of the regions will differ and there will also be
6 important differences within each region. If we are
7 to come to grips with the transportation problems
8 facing us in each of these regions, we therefore must
9 look not only at the over-all picture, but at the
10 specific problems facing each community and each
11 major industry.

12 213. To illustrate: if we look at the
13 transportation problems facing the south shore, we
14 find a region with a large population but limited
15 natural resources: agriculture, minerals, forestry.
16 However, in the south-western part in particular, we
17 have made up for some of the limitations in natural
18 resources by building up our secondary industries.
19 The growth of the transportation network has
20 facilitated this development, making manufacturing
21 in this area the largest industry outside of Montreal.

22 214. As we move further east, the land becomes
23 poorer, manufacturing industries more widely dispersed
24 and local markets smaller. There are parts of this
25 region where forest resources used to play an
26 important role in our economic development, but some
27 of these resources have been depleted.

28 215. To the north the economic base is much
29 broader. We find there large valuable natural re-
30 sources which we have just begun to tap. It is only



1
2
3 in the last few decades that these new riches have
4 begun to be opened up and that increasing quantities
5 of forest products and mineral resources have moved
6 south for use in Canada and abroad. With the growth
7 of technology and the increasing industrialization of
8 the world, we foresee tremendous development prospects
9 for this part of the province.

10 216. We have made some ~~progress~~ towards
11 providing transportation facilities to tap the
12 resources of the region, we do feel however very
13 strongly that the facilities so far created are not
14 adequate to meet the requirements of growing demand
15 for the resources and products which this northern
16 region can make available to world markets at
17 competitive prices and on an increasing scale.

18 217. In meeting the transportation problem
19 facing our northern region, we require proper planning
20 to take care of the greater diversity of this region
21 and its major products, mines, forests, water power and
22 agriculture and the relationship of these resources and
23 their location to the resources in other regions and
24 the market demands of other regions.

25 218. Looking at the transportation problem
26 of the province of Quebec in a broader way, we feel that
27 the problem cannot be resolved in offering greater
28 service to one industry at the expense of another
29 industry. We rather believe that the answer lies in
30 creating the transportation facilities which are



1
2
3 required to meet effectively the particular needs of
4 each industry, each region and each community.

5 219. We have said when discussing the
6 government's development policy in section 3, that
7 one of the objectives of these policies is to work
8 towards a further decentralization and diversification
9 to secondary industries in the province of Quebec.
10 We believe that this objective cannot be achieved
11 without adequate transportation facilities provided
12 to make decentralization and diversification of
13 industry possible.

14 220. We realize that at times it may not be
15 easy to provide all the transportation facilities
16 required without effort, extra cost, ingenuity,
17 proper planning and determination on the part of
18 the transportation industry, manufacturing industries,
19 municipalities, provincial and federal governments.
20 But we do feel that a special effort should be made
21 by all sectors of our community to create the
22 transportation network which will meet our needs and
23 objectives efficiently and economically.

24 221. Railway Transportation Problems. The
25 first railroad lines built in the province were along
26 the St. Lawrence River, in the more fertile agricultural
27 parts of the southwestern end of the province.
28 Developments in the northern areas came later as
29 fertile agricultural land in this region was being
30 settled and other natural resources were developed.



1
2
3 In our opinion, the province of Quebec is adequately
4 served with railroad facilities for most of the older
5 parts of the province. What improvements are required
6 are more along the lines of providing a better and
7 more economic service, as well as an extension of
8 service in certain localities.

9 222. We do feel, however, that there is much
10 to be desired with respect to the railway facilities
11 that are at present available to serve the northern
12 regions of our province.

13 To illustrate: we have a direct route
14 from Quebec to Chicoutimi by highway, comprising 120
15 miles. If we want to go from Quebec to Chicoutimi
16 by railroad, we have to go through Riviere-a-Pierre
17 junction, thus adding an additional 107 miles - making
18 a total distance of 227 miles. The same situation
19 exists with respect to the route connecting the Abitibi
20 region with Montreal. We feel that the Abitibi region
21 would benefit greatly if there were a direct route
22 between this region and the Montreal market. It would
23 make it possible to develop further the agricultural
24 resources and other natural resources of the Abitibi
25 region and sell increasing quantities to the Montreal
26 market. Quite apart from changes in the railroad route,
27 this region requires more efficient railway services.
28
29
30



1
2
3 223. We are also facing important
4 transportation problems in our northern region. As
5 we stated earlier in this section, the multitude of
6 natural resources located in this northern region
7 depend on their development on the expansion of
8 railroad facilities, which would provide the region
9 with an efficient low-cost service, supplemented by
10 extensive independently owned trucking facilities

11 224. Several railroad lines have already
12 been built leading into the northern region, but so
13 far, progress has been of a sporadic nature. We
14 visualize an all-embracing railroad network in the
15 northern region, which will link into one system
16 the different railway spurs which have so far been
17 constructed.

18 225. Truck Transportation Problems. The
19 trucking industry in the Province of Quebec has grown
20 by leaps and bounds since the 1920's. The industry
21 has provided a useful service in the Province of
22 Quebec, supplementing the transportation service
23 provided by the railways, and in part, competing with
24 the railways.

25 226. In the post war period, the Province
26 of Quebec has been extending its highway network
27 very substantially, as indicated in Section 2.
28 This has made it possible for the trucking industry
29 to provide an increased service to the various
30 communities including many smaller towns and
villages in the less densely populated areas; moving
increasing quantities of agricultural products,
mineral and forest products from sources of production



1
2
3 to markets, and bringing back manufactured products.
4 Hence, trucking has added a great deal to increasing
5 the flexibility of the transportation facilities
6 available to the Province of Quebec, supplementing
7 those available by rail, by air and by water.

8 227. The growth of the trucking industry
9 in certain parts of the province, e.g. the Appalachian
10 and the Laurentian regions was facilitated by the
11 topography of the regions which made it more economic
12 to rely on trucks than on other media of transportation.
13 One example of this would be the movement by truck
14 of raw materials from Murdockville copper mines to
15 the Gaspé port.

16 228. The rapid growth of our cities and
17 towns in the Province of Quebec has created new
18 demands for urban trucking services, and this demand
19 has been met by an expanding trucking industry.

20 229. As the trucking industry grew it
21 competed increasingly with the railways for the
22 transportation business available in the province.
23 The truck has proven to be an efficient medium of
24 transportation in the province over short and medium
25 length hauls. As a result it has provided
26 effective and growing competition for the railways
27 in moving goods between the large urban centres and
28 the many smaller communities en route.

29 230. The changing industrial structure
30 of the province, the growing emphasis on manufacturing
and the shift from light manufacture to heavy
manufacturing industry as well as the decentralization
of industry all have been factors favouring the



1
2
3 development of the trucking industry. The main
4 reasons for this development include the greater
5 ability of truck to provide a safer and speedier means
6 of transportation, door-to-door, reducing handling
7 charges and thereby offering a lower cost service,
8 on the basis of costs of transportation and handling
9 representing a combined charge for business operations.

10 231. In obtaining an increasing volume
11 of the transportation business in the Province of
12 Quebec the trucking industry was greatly aided by
13 the extended and improved highway facilities created
14 by the government of the Province of Quebec. For
15 example, the province built the Talbot Boulevard at great
16 cost to reduce the distance between Quebec City and
17 the rapidly developing Chicoutimi region. A direct
18 route was also built recently connecting the Montreal
19 and Abitibi region, making possible a speedier service
20 for the movement of goods from the Abitibi region
21 to the markets in the urban centres both inside and
22 outside the province.

23 232. The province is presently engaged
24 in the building of a highway from Forestville
25 to Seven Islands. Communities which heretofore could
26 only be reached by water or by air, will now be
27 served by truck.

28 233. In addition the government of the
29 Province of Quebec has contributed to the construction
30 of speedways in the greater Montreal and Quebec City
regions, which will facilitate increasingly the
movement of goods within these urban centres and
provide a modern link in the transportation network



1
2
3 now in the process of development in the province.

4 234. All these development activities
5 of the Government of the Province of Quebec have
6 assisted the trucking industry and enabled it to
7 offer a better service to the people of the
8 Province of Quebec.

9 235. At the same time it has become
10 possible for the trucking industry, not being
11 burdened with as great overheads as the railways,
12 to compete more effectively for the transportation
13 business available in the Province of Quebec.

14 236. Implications of Quebec's Transportation
15 Problems.

16 We have experienced in the Province of
17 Quebec rapid growth, though at varying rates, of four
18 transportation media: rail, truck, air and water.
19 Of these four transportation media, two have been
20 competing severely with each other, creating, it is
21 claimed, problems mainly for two sectors of the
22 transportation industry, railways and trucks.

23 237. In our opinion, the main reason for
24 the existence of a transportation problem in the
25 Province of Quebec is the haphazard and unplanned
26 growth of the transportation media, with
27 sometimes inadequate regard to the growing and
28 diversified requirements for transportation services
29 at the lowest possible cost.

30 238. We in the Province of Quebec
believe that competition among various transportation
media is a good thing, provided that this
competition is conducted on a fair basis and that the
transportation facilities created serve efficiently



1
2
3 and effectively the needs of the communities and do
4 not provide unnecessary duplication of such
5 facilities. There is nothing in the transportation
6 problem facing the Province of Quebec that a well
7 planned and properly coordinated program of
8 transportation development and adequate policies
9 pursued by the provincial and federal governments
10 and the transportation industry itself will not
11 alleviate.

12 239. To develop such a program we
13 require a set of sound principles, and these are set
14 out in Section 6.

15 Section 6. Principles of Transportation Policy.

16 240. We firmly believe that it will assist
17 Canadians to arrive at a well-balanced, reasonable and
18 realistic transportation policy, if we are able
19 to agree on a set of broad principles which might
20 guide us in developing a transportation policy in the
21 future. We must always bear in mind that no single
22 policy proposal, brilliant as it may be, will
23 by itself solve our transportation problems, nor can we
24 expect that the transportation problems of tomorrow
25 will of necessity be similar to the transportation
26 problems of today.

27 241. We must, therefore, develop
28 transportation policies which are adaptable to changing
29 economic and national circumstances, and which will
30 help Canadians over the long run to deal with the
causes of the problems rather than their symptoms.

242. The Government of the Province of



1
2
3 Quebec submits a set of principles, outlined
4 below, which we believe might assist Canadians in
5 arriving at a dynamic and flexible set of
6 transportation policies that can be altered in the
7 light of experience gained and in response to the
8 requirements of scientific, technological, economic
and social progress.

9 243. Principle 1. Transportation and
10 Overall Economic
Policies.

11 Transportation policies are an integral part
12 of overall economic policies directed towards the
13 general and continuing economic development of the
14 nation as a whole as well as of all its parts. To
15 achieve this overall objective we must make the
16 best possible use of all our resources, human and
natural.

17 244. Principle 2. Objectives of Confederation.

18 Transportation policies must take account
19 of the fact that an efficient and growing
20 transportation industry is essential to Canadian
21 prosperity, and fundamental to Canadian national
22 survival. Hence, in formulating transportation
23 policies, full account should be taken of the basic
24 objectives of Canadian nationhood, embodied in
25 agreements, practices, and legislative enactments
26 from Confederation to date, which have determined
27 the pattern of transportation in Canada and the
28 manner in which Canadian transportation requirements
have been met.

29 245. Principle 3. Integration and Coordination
30 of transportation Policies.



Transportation policy is aggregate policy. It is concerned with different means of transportation, by rail, by air, by motor vehicle, by ship and by pipeline. The economics of each of these sectors of the transportation industry will vary. There will also be differences as between regions and as a result of changes over time. Transportation policy can therefore not be formulated in isolation for one or the other sector. There is need for the formulation of broadly integrated transportation policies, properly coordinated in their application to the various sectors of the transportation industry and the different regions of Canada.

246. Principle 4. Federal-Provincial
 Jurisdiction and
 Cooperation.

Transportation policies are largely national policies. But there are also important parts of transportation activity which are under provincial jurisdiction. National transportation policies which do not take account of the requirements of individual provinces will fall short of the desirable objective of efficient transportation policies serving the best national interest. Provincial transportation policies formulated in isolation and without regard to the requirements of other provinces and of Canada as a whole are likely to slow down the potential economic growth of the province concerned and may have repercussions on national development. Hence, the objective should be the formulation of national transportation policies based on a fair and continuing cooperation



1
2
3 between the federal and provincial governments.
4 The Government of the Province of Quebec stands ready
5 to cooperate with the other provinces and the
6 federal government in the development of
7 transportation policies which will best serve the
8 interests of all Canadians.

9 247. Principle 5. Economics of Transportation.

10 Transportation policies, to serve Canada's
11 long term interests should heed the laws of economics,
12 the supply of and demand for transportation service,
13 costs and price of transportation service,
14 investment in transportation and a reasonable return
15 thereon, etc. Hence, transportation policies
16 should be so designed that they enable the industry
17 to make the most efficient use of transportation
18 resources - capital invested, facilities available,
19 technical know-how, skilled men, capable management
20 and imaginative enterprise - and encourage new
21 developments required by Canada's continued economic
22 growth and the progress of science and technology.
23 The maintenance of competition and the avoidance
24 of monopoly is important to ensure that adjustments
25 will be made to changing environment.

26 248. Principle 6. Relationship between
27 Private and Public
28 Enterprise.

29 Transportation policies are likely to
30 be most effective if they take account of the "mixed"
system which we have found to work well in Canada
over the last century, with privately owned
transportation systems competing with publicly owned



1
2
3 transportation systems. We favour in the
4 transportation industry regulated competition which,
5 within the boundaries of the national interest, gives
6 both private and public transportation enterprises
7 every possible scope to do well in their respective
8 fields. We believe in the principle of fair and
9 equitable competition among different transportation
media.

10 249. Principle 7. The National Interest.

11 Transportation policies must take account
12 of the national interest. There will be
13 circumstances, and Canada's historical record is full
14 of examples, where the nation's long term interests
15 require that individual and corporate self-interest
16 be subordinated to the interests of the nation as a
17 whole. In such cases, it is not a question of
18 whether the national interest precedes individual
19 or corporate interest, for the answer is self-evident.
20 Rather, it is a question whether and in what form
21 compensation should be offered to those sectors
22 from which the sacrifice has been demanded, and
23 who should pay such compensation. Canada's
24 national interest demands the maintenance and the
25 further development of a diversified and broadly
26 integrated transportation network, covering all
27 regions of Canada. Not all transportation
28 facilities can be expected to pay for themselves
29 at all times. We have to learn to accept mixed
30 blessings and try to balance our transportation
accounts in such a way as to provide the maximum
service at the lowest possible cost reconcilable with



1
2
3 the requirements of the growth of Canada as a whole
4 as well as of its major regions and individual
5 communities. National interest requires recognition
6 that the public is entitled to a reasonable
7 transportation service in all parts of the
8 country, and that the good will of the public is
9 essential to the efficient functioning of a
10 transportation system in Canada. Transportation
11 must be considered a public service and thus controlled
12 and regulated as necessary to assure the aims of
13 governments, and this covers the manner of operation
14 as well as the rates charged for transportation
15 services provided by the various media on land, water
16 and in the air.

15 250. Principle 8. Equality of Opportunity
16 and Equity.P

17 Transportation policy must offer equality
18 of opportunity. By this we mean that every Canadian
19 wherever he lives should be treated equally and be
20 given an opportunity to do well in his chosen
21 calling, provided it is practised under sound
22 economic circumstances. Equality of opportunity
23 means reducing some of the handicaps that those
24 Canadians face who live far removed from sources
25 of supply or the major markets of Canada. Justice
26 and equity should be maintained as much as possible
27 in rate-making and in all other aspects of
28 transportation policy.

27 251. Principle 9. Dynamic and Flexible
28 Policies.

29 Transportation policies, to be effective,
30 should be dynamic, directed towards the development



1
2
3 of industries, regions and communities where such
4 development is economically justifiable and in
5 Canada's best long-term interests. But transportation
6 policies should also be flexible so as to ensure
7 the greatest possible benefits for Canadians by taking
8 account of changing economic circumstances,
9 technological progress, increasing efficiency of
10 operations, cost differentials between various
11 transportation media. New rail lines should be
12 built where they are needed for new resource
13 development. Modernization of equipment and
14 techniques must continue so as to provide the maximum
15 transportation services for the investment. Roads
16 are to be built and improved where needed. Each
17 type of transportation method should be used to its
18 best advantage.

19 252. Principle 10. Research and Planning.

20 Transportation policies should be
21 formulated on the basis of facts, experience, and
22 forward looking economic scientific and technical
23 investigations. There is need for continuous
24 planning and research, with all sectors of Canada
25 concerned with transportation cooperating in such
26 endeavours. Hence, planning and research is
27 not only a function of government. The federal and
28 provincial governments can be expected to give
29 leadership, since transportation is so vital
30 to Canadian economic growth and progress. But
the industry itself has a vital role to play, and
it could and should make a greater contribution to
planning and research in the field of transportation
than it has made in the past.

--- Short recess.



PART II - SPECIFIC PROBLEMS.

Section 7. Freight: Railways and Trucking.

253. We have discussed in Section 2, the progress which the railways have made in carrying freight in the province of Quebec (paragraphs 117-121) and the progress of truck transport (paragraphs 127-134). We have also stated the general problem facing the railways and the trucking industry in the province of Quebec in section 5 (paragraphs 221-224 and 225-235 respectively).

254. The main conclusions which we have offered in the proceeding analysis were:

255. First, the trucking business in the province of Quebec has grown more rapidly than the freight business of the railways.

256. Second, the trucking industries - and we are referring particularly to the for-hire truck, which carries commodities, either on a single rate basis or on a contract basis - has competed increasingly with railways for freight business in the province of Quebec.

257. Third, the trucking industries by providing more flexible, faster and safer transportation services have been particularly successful on short and medium length hauls.

258. The transportation developments in the province of Quebec in the last decade and the increasing competition between the railways and truckers has been very much in line with the course of events



1 visualized by the Royal Commission on Transportation
2 (Turgeon Commission), when it observed in 1951:

3 "Motor vehicles, mostly under provincial
4 control constitute a most serious form of
5 competition to the railways. It also
6 seems likely that this competition will
7 increase in strength with the progress
8 made in highway development. It must
9 be borne in mind, in relation to this
10 question of highway traffic, that the
11 trucks are not to be considered as
12 providing merely a form of unfair
13 competition to the railways. The
14 trucking industry has a useful part to
15 play in transportation. A large part
16 of its business is applied to the
17 hauling of traffic which would not go
18 to the railways in any event." Report
19 of the Royal Commission on Transportation,
20 Ottawa, February 1951, p. 266.

21 259. Since this problem of growing competition
22 between the railways and the truckers is one which is
23 of particular concern to the people in the province of
24 Quebec, we would like to deal with some of the special
25 ramifications of this problem in this section. We do
26 so under the headings:

- 27 1. The Trucking Industry - Where do we
28 go from here?
- 29 2. Railways in the Trucking Business.
- 30 3. Piggy-back.
4. Pick-up and Delivery.



260. The Trucking Industry - Where Do We Go
From Here?

The trucking industry in the province of Quebec is an important industry, giving employment to many thousands of individuals and producing a useful service to the industries and the people of the province of Quebec.

261. Just to re-state the importance of the trucking industry in the province, with which we dealt in detail in section 2: we have in the province of Quebec a total of 158,000 trucks of which 144,000 are private trucks and 14,000 are for-hire trucks.

262. It is the for-hire trucking industry which does a large share of the transportation business in the province of Quebec. For-hire trucks travelled 2 billion net ton miles in 1959 compared with 1.7 billion by private trucks. On a tonnage basis, private trucks carried a larger volume of goods, 89 million tons in 1959 as compared with 28 million tons carried by for-hire trucks (see paragraph 130). We are concerned here mainly with the for-hire trucking industry.

263. In the province of Quebec this industry is comprised of many small operators, some medium sized and a few large firms. Most of the larger trucking firms now operating in the province of Quebec started from modest beginning, some in the inter war period, but most since the end of World War II.

264. The trucking industry - and we continue to refer to the for-hire truckers, who are the main



competitors to the railways - has developed as a local industry, drawing on local savings and enterprise and providing a service based initially on business opportunities available in the province of Quebec.

265. Many of the smaller transportation firms have developed in smaller and medium sized towns around large metropolitan centres and in our outlying regions. They provide transportation services which otherwise might not have become available. Such firms have become an integral part of the economic life of their communities.

266. Like most new industries, the trucking industry has had its problems. Many firms were offering a reliable service at reasonable rates and they have prospered in business. But some firms, either because of inexperience or because they were in a hurry to achieve success with little regard to the services they were providing, have not done so well. It is the inefficient and irresponsible operator that has in some cases given our highly successful and responsible trucking industry in the province of Quebec a 'black eye'. The industry itself frowns on such on such mal-practices and breaches of the high standards of performance on the part of truckers operating in the province of Quebec.

267. The difficulties which the trucking industry is experiencing in the province of Quebec as in the rest of Canada in maintaining high standards of performance have been explained in these terms:

"While many companies which pioneered in motor carrier operations and others which



1
2
3 have since joined them have progressed to
4 high standards of business administration,
5 business ethics and safe, responsible
6 operations, there are other companies
7 which have done none of these things.
8 Fortunately the more responsible type of
9 for-hire carrier is gaining both in size
10 and influence. Motor carriers of this
11 type are conscious of the need for good
12 administration, careful control of costs
13 and operations at consistent rates in
14 the light of costs. Such companies
15 insist on high standards of vehicle
16 quality and maintenance, careful
17 selection and training of drivers and
18 adherence to rigid safety operating
19 codes. Their terminals are designed
20 for fast, efficient handling of freight,
21 making use of material handling equipment.
22 Their record systems are complete, with
23 an increasing number of carriers making
24 use of machine and punch-card accounting
25 systems, permitting detailed cost
26 analyses and immediate tracing of
27 individual shipments - a process aided by
28 teletype networks now employed by almost
29 all major truck transportation companies.
30 Motor carrier operations of this type are



1 headed by management groups of high
2 executive calibre, many of whom are
3 specialists in particular phases
4 of the road transport business. As is
5 customary in any efficient industrial
6 organization, the management group
7 constantly reviews operating methods with
8 the objective of improving service,
9 efficiency and cost control and at the
10 same time aiding the company's
11 competitive position ...

12 The fore-hire motor carrier with poor
13 operating standards is a problem as much
14 to his own industry as to other competitive
15 forms of transportation ...

16 Many people have been, and are, engaged
17 in for-hire motor carrier hauling with
18 only a limited knowledge of sound
19 business practices. Because of this
20 limitation, and also a lack of long-
21 term planning, there is often little
22 concern with the need to ensure an
23 adequate return on investment, the
24 establishment of reserve funds or the
25 provision of funds for replacement of
26 equipment.

27 Concerned also with the day-to-day need
28 for survival, the less desirable type
29 of for-hire motor carrier may cut rates
30 to an uneconomic figure, or cut corners



1 on cost items such as proper vehicle
2 maintenance, occasionally with disastrous
3 results.

4 The whole effect is harmful to the public
5 interests since good standards of
6 transportation service are undermined and
7 the motor carriers who are conscientious
8 operators are placed at a competitive
9 disadvantage. J.C. Lessard "Transportation
10 in Canada", Report to the Royal Commission
11 on Canada's Economic Prospects, July 1956,
12 pp. 139 and 140.

13 268. The trucking industry in the province of
14 Quebec has grown up largely as a highly individualistic
15 industry. With the growth of the transportation
16 business and rising capital requirements to continue
17 to provide an efficient and competitive service, three
18 developments have occurred:

19 269. First, there has been an increasing
20 specialization in the trucking business with carriers
21 concentrating on certain operations only or using new
22 specialized types of trucks, loading and terminal
23 facilities. This development has brought increases
24 in efficiency and improved the competitive position
25 of the for-hire trucking industry vis-a-vis the
26 railways.

27 270. Second, there has been a tendency for some
28 of the smaller firms to merge. Some of the larger firms
29 in their efforts to make more effective use of
30 expensive equipment have been attempting to buy up



1 smaller firms. As a result while competition has
2 continued to be keen in the trucking business, this
3 competition has not been felt equally across the
4 province. In some instances it has been the result
5 of competition among a few larger and medium sized
6 firms, rather than among many smaller operators.

7 271. Third, there has been an attempt made
8 by some of the trucking firms to increase the range
9 of their operations within the province and beyond
10 the borders of the province. As trucking firms attempt
11 to branch into longer haul transportation they have
12 run increasingly into difficulties, as principles of
13 economics were favouring the railways on longer hauls.
14 The attempt to find a solution to this problem has
15 led to the development of the piggy-back service,
16 a subject we discuss later on.

17 272. As a result of these developments, and
18 the vigorous enterprise and hard work of individual
19 truck operators in the province of Quebec, this industry
20 has been able to expand more rapidly than the railways
21 and it has taken an increasingly larger share of the
22 transportation business available in the province of
23 Quebec.

24 273. The railways in turn have tried to
25 increase their share of the growing transportation
26 business in our province as well as in Canada as a
27 whole by raising the efficiency of railway operations
28 and extending their services to include trucking of
29 various types, from specialized long hauls to local
30 pick-up and delivery.



1 274. One way for the railways, going into
2 the trucking business, was to buy up existing trucking
3 firms. As the railways proceeded to do this, criticism
4 mounted. The main complaints were warnings of the
5 "danger of monopoly", lessening of competition and
6 disruption of the trucking business of small independent
7 operators.

8 Some criticism went further. It decried
9 the attitude of the Federal government of considering
10 the railways as a chosen instrument of national policy
11 as out-dated. These critics called for a flexible
12 type of Federal government transportation policy
13 which would make available government assistance, if
14 any were to be given at all, to all transportation
15 media, depending on the circumstances and merits of
16 each case.

17 275. We would like to state clearly and
18 simply the views of the government of the province of
19 Quebec on these issues:

20 276. First, we believe that a vigorous,
21 independent and efficient trucking industry in our
22 province is vital to the development, progress and
23 prosperity of our economy, and essential to further
24 the welfare of our people. We support the principle
25 of an independent trucking industry in the expectation
26 that the industry thus constituted conducts its
27 business on an economically sound basis, offering the
28 people of Quebec the lowest possible cost for
29 transportation services required.

30 277. Second, we believe that it is in the



1 interest of the trucking industry as well as in the
2 interests of the people of the province of Quebec and
3 Canada as a whole that the trucking industry does
4 everything in its power to make economic progress,
5 to acquire better equipment, handling and terminal
6 facilities, to improve management and services, to
7 raise transportation standards and to weed out the
8 inefficient and irresponsible members of this
9 industry.

10 278. Third, we believe that industry and the
11 people of the province of Quebec should have full
12 freedom in selecting the type of transportation media
13 and the type of shipper they believe will render them
14 the best possible service at the lowest possible cost,
15 taking into account the facts of life, both economic
16 and practical.

17 279. Fourth, we believe that events have
18 overtaken the concept that one transportation industry
19 is the chosen instrument of national policy. The rapid
20 growth of the three newer types of transportation
21 media, the airplane, motor transport and pipelines have
22 supplemented the greatly expanded activities of the
23 two older means of transportation, the railways and
24 the cargo vessels.

25 280. We believe that the problem the people
26 of Canada are facing, as are the people in the
27 province of Quebec, is not whether we favour one method
28 of transportation at the expense of another. Instead,
29 we should ask ourselves: what is the most efficient
30 means of providing needed transportation services from



1 a long term national point of view and what is the
2 best means of providing the services at the lowest
3 possible cost to the consumer, and except in very
4 special circumstances, without adding to the burden
5 of the Canadian taxpayer. Hence, we feel that all five
6 major types of transportation media are the instruments
7 of national policy, with economic and national interests
8 the guiding criteria.

9 281. Fifth, we believe in fair competition
10 among the differing transportation media. We have in
11 mind competition among truckers, competition between
12 the railways and truckers, as well as competition among
13 the various other transportation media.

14 282. Competition will assure the consumer
15 of better services at lower cost than any other method
16 we know of. We like to emphasize fair competition.
17 By this we mean that there should always be in existence
18 in the province of Quebec a sufficiently large number
19 of independent trucking firms which will compete for
20 their share of the transportation business available
21 on the basis of price, type and quality of services,
22 and not on the basis of restricting competition, or
23 mal practices which may result in the consumer paying
24 in the end a higher price or getting a lower quality
25 service or experiencing both disadvantages.

26 283. Sixth, we believe that the volume of
27 transportation business available in the province
28 of Quebec is growing, slowly at present, but at a
29 more rapid rate in the next few years. As a result
30 we anticipate that an independent trucking industry



1 in the province of Quebec will have ample opportunities
2 to do a good deal better in the future than they have
3 been doing in the past, if they continue to shoulder
4 the responsibilities as it behooves a major industry
5 in the province of Quebec.

6 284. We expect major new opportunities to
7 open up for our trucking industry as a result, in part
8 of the general economic growth of our province, and
9 in part as a result of the creation of improved highway
10 network linking the Metropolitan centres and the major
11 cities and towns of the province of Quebec with the
12 large urban centres in other parts of Canada and the
13 United States. Another contributing factor, we expect,
14 will be the pushing back of our northern frontier
15 and increased economic development of other regions
16 as a result of a concentrated and integrated road and
17 bridge building program undertaken by the government
18 of the province of Quebec.

19 285. Seventh, we believe that the railways
20 have also an important role to play in providing
21 expanded and improved transportation facilities for
22 the people of the province of Quebec and to supplement
23 the facilities provided by the for-hire trucking
24 industry. We explain our views on this subject in
25 the sections that follow:

26 286. Railways in the Trucking Business. When
27 the Royal Commission on Transportation (Turgeon
28 Commission) issued its Report in 1951, it recognized that
29 trucking might potentially represent an extended arm of
30 railway operations. We quote:



1 "It would seem that operation of trucks
2 may be an essential and complementary
3 part of railway operation, more especially
4 in view of changing conditions. Under
5 these circumstances it does not appear
6 reasonable that railways should be
7 prohibited from operating trucks or
8 truck lines. There is no evidence to
9 show that there is danger at present of
10 the railways stifling competition by
11 ownership of trucks. This would be a
12 matter to be dealt with if and when the
13 occasion arises. Report of the Royal
14 Commission on Transportation, Ottawa,
15 February 1951, p. 153.

16 287. At the time the Royal Commission was
17 holding its hearings, the railways were already
18 involved in the trucking business, though on a
19 comparatively moderate scale. Complaints about
20 competition from trucks operated by the railways were
21 made, but they did not appear to be very vigorous.

22 288. In the intervening decade the situation
23 has changed. The railways are now much further in the
24 trucking business than they were a decade ago.
25 Criticism from independent truckers and other sources
26 have mounted and are more widespread than ever before.
27 In the opinion of the government of Quebec, the time
28 has come to tackle this problem realistically, and to
29 formulate effective policies to deal with it.

30 289. The C.P.R. filed a statement with this



1 Royal Commission summarizing its trucking interests.

2 Transcript of Evidence, Hearings, Vol. 113, p. 18791.

3 The statement covers the period from 1925 onwards
4 when the Canadian Pacific Transport Company was
5 established, to 1946 when the Island Freight Lines
6 Ltd. was acquired by the C.P.R.

7 290. Other companies acquired included the O.K.
8 Valley Freight Lines Ltd., in 1947; Dench of Canada Ltd.,
9 in 1948; and more recently, the acquisition of Smith
10 Transport Limited, of Smith Transport (Maritime) Limited;
11 of Norman's Transfer Limited; of Cornwall Express
12 Lines Ltd.; of Lawson Transport Ltd. Thus, it can be
13 said that the Canadian Pacific Railway operates a
14 trucking industry from one end of the country to the
15 other. For our province, the case of Smith Transport
16 is particularly worthy of note, because it handles
17 a very considerable volume of traffic and much of it
18 in competition with the railways.

19 291. The C.N.R. filed similar information with
20 this Royal Commission. Ibid., Vol. 112, p. 18669.

21 According to this statement, the C.N.R. has acquired
22 several trucking companies which operate in all parts
23 of Canada except in the province of Quebec where
24 special contracts with other companies have been
25 concluded to assure interprovincial connections.

26 Trucking companies acquired by the Canadian National
27 Railways include the Canadian Transportation Limited,
28 with franchises in Nova Scotia and New Brunswick and
29 Empire Freightways Ltd., purchased in 1960, which serves
30 Manitoba and Saskatchewan. East-West Transportation



1 Ltd., acquired in 1960 operates mainly between large
2 cities in Ontario and the Western provinces. The
3 C.N.R. also advised us that it was in the process of
4 acquiring Midland Superior Express Ltd.

5 292. In 1959, the C.N.R. was authorized to set
6 aside \$15 million for the acquisition of trucking
7 operations. On March 28, 1960, the President of the
8 Canadian National Railways stated that \$5 million out
9 of the \$15 million had been used and that the C.N.R.
10 was budgeting for another \$5 million for this purpose
11 in 1960.

12 293. It has been brought out in the evidence
13 here before this Royal Commission - Transcript of
14 evidence, hearings, Vol. 120, pp. 19903 ff. - that
15 the railways through their subsidiaries which are
16 operating trucks on highways, are competing for
17 freight business with their own lines. We are
18 referring to parallel lines operated by the railways
19 by rail and road.

20 294. Thus the railways can if they so wish,
21 direct railway business to their own trucking firms,
22 showing a loss on rail operations and greater profits
23 on trucking operations. Then, on the basis of losses
24 on the railway lines, the railways may come forward
25 with demands for increases in railway rates or requests
26 for abandonment of railway lines. If abandonment of
27 railway lines were refused, the railways, on the
28 basis of their proposals submitted to this Royal
29 Commission, would be entitled to a subsidy.

30 295. We object to this practice because under



1 the pretext of competition the railways are claiming
2 for themselves freedom of decision whether or not to
3 transfer business from the rails to trucks, which we
4 believe runs contrary to their national obligation
5 as railways.

6 296. We now turn to the many complaints about
7 the railways going into the trucking business. These
8 complaints centre around three points:

9 297. First, if the railways are allowed to
10 continue to increase their trucking operations, there
11 is the danger of a stage being reached where they
12 might exercise virtual monopolistic powers and thus
13 prevent Canadians from getting transportation
14 services at the lowest possible price reconcilable with
15 sound business practice.

16 298. Second, in some cases, independent
17 truckers find it difficult to compete with railways
18 because the substantial financial and managerial
19 resources available to the railways makes it possible
20 for them to operate the trucking business on a very
21 large scale and to wait for years for adequate returns
22 on their investment.

23 299. The differing positions with respect
24 to capital invested and turn-over of capital facing
25 the railways and the independent truckers have been
26 explained in these terms:

27 "Railway capital must be invested in
28 large amounts relative to the traffic
29 available. Railways turn over their
30 capital about once in four years -



1 Canadian railway capitalization is in
2 excess of \$4,000 million and gross
3 transportation revenues lightly more than
4 \$1,000 million annually. Capital costs
5 therefore form an important part of total
6 costs of operation and additions to
7 plant involve a substantial proportionate
8 increase in capital investment, necessitating
9 a considerable potential increase in
10 traffic...

11 Motor carrier organization, on the other
12 hand, tends to be one of small-scale
13 operations. The technical units are
14 relatively small and may be very small.
15 Operations may be started with a very
16 small investment in direct and almost
17 immediate response to the growth of
18 traffic. Motor carriers, for example,
19 normally turn over their capital two or
20 three times a year of their annual gross
21 revenues are two to three times their
22 capital investment. This, of course, is
23 largely due to not having to provide
24 their own highway facilities, which
25 is a heavy capital expense for railways."
26 J.C. Lessard "Transportation in Canada"
27 Report to the Royal Commission on Canada's
28 Economic Prospects", July 1956, pp. 153
29 and 154.



1 railways reduce competition between motor transport
2 and railway because policies of railway-owned trucking
3 companies are set by railway management intended on
4 maximizing profits for the combined operations in the
5 case of privately-owned railways, or keeping its
6 over-all costs in balance, in the case of publicly-
7 owned railways. Reduction in competition, it is claimed,
8 leads to a lessening of the incentive to increase
9 efficiency and to offer better, faster and safer
10 services to consumers.

11 301. The views of the government of the province
12 of Quebec on this subject are:

13 302. We are for increasing the efficiency of
14 operations of the railways, with trucks serving as a
15 supplement to railway operations on a limited basis.
16 We are against the railways acquiring a dominant or
17 near-monopoly position in the trucking industry at the
18 expense of independent truckers and to the detriment
19 of the interests of the public at large. As far
20 as the province of Quebec is concerned, we are using
21 the provisions of the Transport Board Act (13 George
22 VI, Chapter 21, as amended, and its General Order and
23 its amendments) to achieve these objectives.

24 303. We would like to remind the railways
25 that their main obligation to the Canadian people,
26 on historical, economic and social grounds, is to
27 run an efficient and economically sound railway system,
28 and not a trucking business. Hence, we expect them
29 to stay out of the trucking business except in so far
30 as it is essential on a limited basis to fulfill



1 efficiently their functions as a railway.

2 304. We have considered the assurances given
3 by the railways that their entry into the trucking
4 business has not been designed to drive the independent
5 trucker out of business, but rather to provide the
6 railways with a trucking arm which would enable the
7 railways to provide the Canadian public with a better,
8 more flexible and more economic transportation service
9 than they have been able to offer hitherto.

10 305. In our opinion, a trucking arm supple-
11 menting railway operations shouldnot go beyond pick-
12 up and delivery services provided by railway-owned
13 trucks in Metropolitan centres and major urban cities.

14 306. As long as this definition is followed,
15 some of the most urgent fears of the independent
16 truckers will be alleviated. But the problem the
17 people in the province of Quebec face, as do the
18 people in the rest of Canada is: how can we make
19 sure that the railways stick to this limited
20 interpretation of the function of a trucking arm and
21 do not attempt to acquire an overwhelming position in
22 the trucking industry at the expense of independent
23 truckers.

24 307. What we are after is a method which will
25 assist us in achieving a position of balance between
26 the needs of the railways for greater efficiency and
27 flexibility and the requirements of the public interest
28 of not allowing the concentration of transportation
29 facilities in the hands of two large transportation
30 companies - the C.N.R. and C.P.R.



1 308. The answer to this problem in our
2 opinion is adequate safeguards of a regulatory and
3 administrative nature, which will make it possible
4 to assure a continuous review of changing circumstances
5 and to examine each transaction involving the acquisition
6 of independent trucking companies or extension of
7 trucking services by trucking companies owned by the
8 railways.

9 309. Further, the government of the province
10 of Quebec believes that the trucking operations of the
11 Canadian railways and their possible extension should
12 be kept under control and the necessary steps taken to
13 prevent any lessening of competition in the
14 transportation field, which we feel is essential to
15 an efficient functioning of our economy.

16 310. We agree with the objectives being
17 pursued by the railways to achieve greater rail-road
18 integration in the interest of greater economy and
19 flexibility of transportation services to be provided.
20 Where the railways wish to use trucking services outside
21 pick-up and delivery services, our recommendation is
22 that the railways work out transportation agreements
23 with independent truckers.

24 311. Piggy-back Services. We are speaking of
25 piggy-back services when a truck trailer is carried
26 by a railway flat car between two stations, is then
27 unloaded and hauled away by truck-tractor to its local
28 destination. It was first offered in 1952 by both the
29 C.N.R. and C.P.R. for runs between Toronto and Montreal.

30 312. Prof. A.W. Currie has described the
development of piggy-back services in these words:

"As the service demonstrated its worth,



1 it was extended. By 1958, it was
2 available between Windsor, London,
3 Hamilton, Toronto, Ottawa, Montreal,
4 Quebec and Saint John. In 1958 a major
5 advance in piggy-back service was made.
6 Whereas formerly it was confined to
7 railway-owned tractor-trailers, now
8 railways are prepared to haul the trailers
9 of several large independent companies.
10 Between Toronto and Montreal in 1958, each
11 railway handled, on the average, from 70
12 to 90 trailers every night each way."
13 Currie, A.W.; Economics of Canadian
14 Transportation, University of Toronto
15 Press, Second Edition, Toronto, 1959,
16 p. 517.

17 From the modest beginning of a few runs
18 in 1952, the piggy-back service has grown by leaps and
19 bounds. For 1958, piggy-back car loadings numbered
20 77,000 almost doubling over the year following, with
21 carloadings in 1959 numbering 134,000. Data from the
22 Transportation Division, Dominion Bureau of Statistics.

23 313. The piggy-back services have brought
24 advantages both to the railways and the trucking
25 industry, and they have been explained in these
26 terms:

27 "The advantages of piggy-back service
28 are numerous. Loss and damage to freight
29 is reduced because the flat car runs on
30 smooth rails and the trailer rests on



1 rubber tires during the entire movement.

2 The serviceable life of the trailer is
3 lengthened and the number of tractor or
4 power units needed to handle a given
5 volume of business is reduced. Railways
6 are less hampered by weather than
7 highways; as a rule they have wider
8 clearances through bridges and subways;
9 and they are not legally prevented from
10 operating on Sundays, as are trucks
11 (except in the carriage of milk).

12 Piggy-back gives a complete door-to
13 door service to shipper and consignee.
14 This is of growing importance because
15 many businesses prefer to avoid the
16 congestion and the high cost of land in
17 downtown. The charges made by railways
18 for hauling a trailer on a flat car is
19 a little less per mile than the cost of
20 moving the trailer over a highway. The
21 rate saves the trucker money and is
22 profitable to the railway. The private
23 motorist is happy that some of 'these huge
24 monsters' are taken off the roads."

25 Curre, A.W.; Ibid, p. 517.

26 314. The piggy-back system while not without
27 problems has a number of beneficial effects for the
28 trucking industry. This was explained by Mr.
29 Archambault, representing the trucking industry of
30 Quebec in his evidence before this Royal Commission in



1 these words:

2 "There is no doubt that piggy-back can
3 do many things for truckers. It is the
4 best answer to the problems of moving
5 excess truck traffic. It allows the
6 loading of more weight on the flat car
7 than can be sent over the highway. The
8 yearly thawing period when half load
9 is permitted, is probably the greatest
10 single incentive for many truckers to
11 consider piggyback.

12 Generally the cost of piggyback is
13 just about the same as the cost to
14 truckers to move the same trailer over
15 the road under normal circumstances.
16 Piggyback will assure less problems
17 created by the caprices of the season,
18 restrictions, breakdown, delays due
19 to blowout, snow storms or ice conditions,
20 accidents..."

21 Transcript of Evidence, Hearings, Vol.
22 46, p. 7899.

23 315. Generally speaking, the piggy-back
24 service has advantages both for the railways and the
25 truckers. It increases the volume of traffic for the
26 railways and it offers somewhat greater flexibility and
27 speed of transport. It frees truckers from the
28 hazards of the road which are especially important in
29 winter time. It permits heavy loads and better use
30 of tractors and trailers.



316. This experience has been shared by many countries. Rene Bourgeois, is examining the Piggy-back services in France commented favourably on the manifold benefits it was bringing to both the trucking industry and the railways. Bourgeois, Rene; L'exploitation commerciale des Chemins de fer francais, Paris, 1955, p. 151.

317. In the United States most authorities on the subject agree that both trucking and the railways benefit from piggy-back services. Some of these advantages resulting from the increased use of piggy-back services in the U.S.A. have been explained in these terms:

"It would have four big advantages: less labour cost because of less handling of freight, better car utilization, speedier service, and fewer losses from damage and pilferage. Claims against the railroads alone last year for damages and loss of freight were close to 150 million dollars. The railroads admit that losses and damages are negligible when goods are shipped by container." U.S. News and World Report: November 14, 1960. "What's wrong with the Railroads." Interview with Mr. Anthony F. Arpaia, Vice President of the Railway Express Agency, p. 88.

318. The profitability of the piggy-back service is related to the length of haul. To quote Professor Currie on this subject:



1
2
3 "The combined terminal and line-haul
4 costs on a ton-mile basis are lower
5 for highway carriers than for rail up
6 to the point where the cheaper terminal
7 expenses of trucks spread over ton-miles
8 are more than offset by the more favourable
9 line-haul costs of rail carriers. The use
10 of 'piggy-back' rail service...combines
11 the most favourable features of trucks
12 in short-haul and of railways in long-
13 haul operations. Even so, any direct
14 comparison of truck and rail costs must
15 recognize the great importance of the
16 length of haul." (Currie, A.W.; Ibid,
17 p. 517.).

18 319. There are other limitations to
19 the piggy-back service and these have been explained
20 in the following terms:

21 "Piggy-back service is necessarily
22 restricted to cities at which volume
23 of traffic is large enough to justify
24 the expense of constructing ramps and
25 other devices for loading and unloading.
26 It is desirable that the traffic be in
27 regular balance; otherwise the expense
28 of hauling numerous empties adds to
29 over-all costs. Because of lack of
30 standardization in the design of 'hold-
downs' or 'hitches' or stanchions which
secure the trailer to the flat car, piggy-
back freight is not being interchanged



1
2
3 between railways. The new service
4 has apparently not adversely affected
5 the amount of freight moving by box-car,
6 though it may do so eventually." (Ibid, p.
7 517.)

8 320. The criticism of the piggy-back
9 service has taken different forms: one point that
10 is being made is that truckers using the piggy-back
11 service are giving up part of the control over the
12 movement of their freight. They turn over this
13 control to their main competitors, the railways.

14 321. Initially the railways may offer
15 the truckers rates for the piggy-back service which
16 make it possible for them to offer the public
17 a competitive transportation service. There is
18 the danger, however, that after a few years, these
19 rates may be raised by the railways to such an
20 extent as to price independent truckers, relying
21 on piggy-back service, out of their markets.

22 322. In the meantime the trucking firms
23 relying increasingly on the service have adjusted their
24 plant, equipment and organization to such service.
25 In cases of difficulty with the railways, re-
26 organization would become necessary. This would
27 be costly and business would be lost. Even if the
28 independent trucker succeeded in reorganizing his
29 operations at heavy expense, he is likely to be
30 worse off than he was before he got involved in
using piggy-back services.

323. There is the further danger that
railways may pursue discriminatory practices.



1
2
3 We elaborate one example in Section 10 dealing with
4 the Lower St. Lawrence region where the C.N.R.
5 refuses piggy-back service to for-hire truckers.

6 324. Another point that is being made
7 is that trucking is largely under provincial control,
8 while the railways are under federal control. Various
9 government regulations are said to hamper the most
10 effective use being made of the piggy-back service.

11 325. Still another complaint is the
12 misuses of the piggy-back service by less responsible
13 operators in the trucking business who do not want to
14 comply with the high standard of transportation
15 service which the railways and the responsible truckers
16 are endeavouring to offer to the Canadian public.

17 326. The government of the Province of
18 Quebec does not object in principle to the piggy-back
19 system. We feel, however, that as the system expands
20 in line with the growth of our economy and providing
21 continued efficiency of this service, the end
22 results will be a mixed blessing as far as the Province
23 of Quebec is concerned.

24 327. On the one hand the people of the
25 Province of Quebec will derive some benefits resulting
26 from economies in transportation. We would hope
27 that these economies would be reflected in lowering
28 the end sales price of many commodities sold in the
29 Province of Quebec, or would at least keep prices of
30 such commodities from rising as much as they would
otherwise have risen in the absence of transportation
economies.

328. On the other hand, the Province of Quebec



1
2
3 is likely to lose some revenue, for example, as a result
4 of lessening of gasoline sales. Such loss may in
5 part be offset by reduced outlay on highway
6 maintenance. Some local business enterprises will
7 do less business than they would have done had the
8 trucks depended upon the road for their full haul,
9 e.g., local repairs and over-hauling. Offsetting
10 this, with some of the big trucks off the highway,
11 reduced congestion is likely to encourage increased use
12 of the highways by the general public, bringing more
13 business to local enterprises.

14 329. The government of the Province of
15 Quebec believes that piggy-back service should be
16 available only to licensed truck operators and it
17 will enforce such a policy within the borders of the
18 Province of Quebec.

19 330. We believe that it is in the interest
20 of the trucking industry, the railways and the public
21 at large to assure continuity of the piggy-back service
22 based at fair and non-discriminatory rates established
23 on the basis of a reasonable relationship between cost
24 incurred and rates charged.

25 331. Piggy-back services represent progress
26 in the transportation business. Our government believes
27 in progress and we feel that a cooperative effort between
28 truckers and the railways, with some assistance from
29 governments as far as the simplification of regulations
30 is concerned, can go far in bringing many benefits
to the transportation industries as well as to the
public at large.



1
2
3 332. Pick-up and Delivery. We have
4 suggested that the railways have a place in the
5 trucking business in a limited way. We have defined
6 this limitation as being applicable to the use of
7 the truck to supplement railway operations.

8 333. We believe that this limitation should
9 be clearly understood. This limitation also
10 extends to the area in which railway-owned trucks
11 should operate. We are referring to the pick-up and
12 delivery services provided by the railways. Views
13 differ as to how pick-up and delivery zones should
14 be defined.

15 334. It is only natural that the railways
16 will wish to use a broad definition of the area to
17 be served to increase the flexibility and range of its
18 trucking services.

19 335. The independent truckers would like
20 to see pick-up and delivery transport operated by
21 the railways kept to as small an area as possible.

22 336. In the opinion of the government
23 of the Province of Quebec, pick-up and delivery zones
24 should cover only areas of our metropolitan and major
25 cities. We do not believe it would serve a useful
26 purpose to allow the railways to go into the trucking
27 business on our provincial highways on the pretext
28 that they provide an extended pick-up and delivery
29 system.

30 337. We feel that an attempt by the
railways to use the pick-up and delivery system to
justify truck transport on the highways would go



1
2
3 beyond the limited interpretation which we attach
4 to the role of a trucking arm supplementing railroad
5 operations.

6 338. We would expect the railways not only
7 to adhere to the letter of whatever arrangements were
8 worked out as being in the best national interest of
9 Canada and each of the provinces, but also to the
10 spirit and social philosophy which has led to the
11 development and acceptance of such arrangements.

12 Section 8. Passenger Services.

13 339. Type of Service. The motor
14 carrier is now the most important means of passenger
15 transport in the Province of Quebec; the second
16 most important is the bus. The railways have
17 declined in importance as a carrier of passengers while
18 air traffic has increased by leaps and bounds in
19 recent years.

20 340. We have assembled detailed information
21 on the changing pattern of passenger transportation
22 in the Province of Quebec and this information is
23 presented in Table 24, Appendix A.

24 341. For the period 1927 to 1957, passenger
25 miles per capita travelling by automobile have risen
26 from 140 to 2,100 and by bus from 12 to 210.
27 Railway passenger miles per capita over the same
28 period decreased from 317 to 176. Civilian aviation
29 miles per capita rose from three in 1937 to 111 in
30 1957.

31 342. In over-all terms, transportation
32 by bus has been growing in popularity, partially as a



1
2
3 replacement for tramways, partially in response to
4 growing urban and inter city transport requirements.

5 343. In the more recent period, however,
6 passenger use of buses has undergone some changes.
7 While inter city traffic has continued to grow, use
8 of buses in the greater Montreal area has declined.

9 344. Future developments of passenger
10 services have been visualized by the Royal Commission
11 on Canada's Economic Prospects in these terms:

12 "The growth in the importance of the
13 private automobile as a means of intercity
14 transport is bound to be much slower in
15 the future -- if only because it has
16 attained such a large share of the total
17 now....

18 As it is unlikely that the size of intercity
19 buses can be increased, even though their
20 speed might be stepped up with better
21 highways, it is probable that they will
22 not hold their present share of the
23 passenger market. Air travel,
24 particularly on long-hauls and
25 international routes, will doubtless
26 continue to increase with the speed and
27 carrying capacity of aircraft...

28 Rail transport will probably continue to
29 decline slowly, although on mainline
30 routes and for shorter and overnight
journeys it will compete satisfactorily
with the airlines because of time-consuming
journeys to and from airports....



1
2
3 Introduction of speedier trains and the
4 more extensive use of rail diesel cars
5 should enable the railways to maintain
6 their competitive position fairly well."

7 (Final Report of the Royal Commission on
8 Canada's Economic Prospects, Ibid, pp. 288
9 and 289.)

10 345. As far as the Province of Quebec is
11 concerned, we believe that the motorists in our
12 larger urban centres will find it increasingly difficult
13 to use their cars to drive to work. The reasons
14 are congestion on the main streets and inadequate
15 parking facilities in the business sections of our
16 large cities.

17 346. While continued progress is being
18 made in improving the quality of our streets, the
19 building of speedways and by-passes, and the extension
20 of parking facilities in the commercial and industrial
21 centres of our cities and towns, such progress as
22 a rule follows rather than preceeds the demands for
23 increased transportation facilities by the public.

24 347. Hence, we believe that there is an
25 urgent need to improve urban transportation facilities
26 to relieve some of the pressure created by the
27 ever increasing number of motor cars on our city
28 streets.

29 348. There are several possibilities:

30 349. First, increased use of buses.
Our municipalities are endeavouring to encourage the
public to use these facilities by providing high quality



1
2
3 buses, faster and regular services.

4 350. Second, building of a subway. Such
5 plans are under consideration for Montreal.

6 351. Third, increased use of helicopter
7 services, particularly from airports to the down town
8 section of our cities. This is a development
9 that is still ahead of us.

10 352. Fourth, improved and expanded services
11 by the railways for suburban commuters.

12 353. Railway Commuter Services. We
13 require an improvement in the commuter services provided
14 by the railways for our large major cities. The
15 situation is particularly pressing in Metropolitan
16 Montreal and the urgency of the problem is growing
17 from year to year.

18 354. The streets in Montreal are crowded
19 during rush hours. Even with a continuing program
20 of road improvement, congestion on the streets of
21 Montreal is getting worse every year.

22 355. Commuter trains have in the past taken
23 a large part of the load of moving suburban residents
24 to their places of work and back. Commuter fares
25 have been raised and we understand that commuter
26 traffic around Montreal is a profitable operation
27 for both railways.

28 356. We have been told about a number of
29 cost-saving devices which the railways have employed
30 in connection with commuter traffic. But we also have
heard many complaints about the quality of commuter
services.



1
2
3 357. Commuter trains are concentrated in
4 the rush hours and runs are few and far between during
5 the rest of the day. Much of the equipment used --
6 and we are referring mainly to passenger coaches --
7 is inadequate.

8 358. We believe that modern equipment
9 and an increased number of runs would be an incentive
10 to the people of Montreal and its suburbs to use
11 increasingly the commuter services, contributing to
12 the improved profitability of the system.

13 359. The C.N.R. has given up serving
14 the lakeshore area of Montreal and this service is
15 now provided by the Canadian Pacific Railway.

16 360. We have had many complaints
17 suggesting that commuters are not given the type of
18 service they require. One of the complaints we have
19 encountered has been inadequate connections for
20 commuters who travel in the opposite direction to the
21 general flow. The Province of Quebec has made
22 traffic counts which revealed that along the Lachine-
23 Ste. Anne's Boulevard during rush hours there is
24 about the same amount of traffic going in each
25 direction. This means that the growth of industry
26 along the lakeshore requires facilities for commuters
27 to get to the lakeshore from the city.

28 361. We would like to see the services on
29 the lakeshore improved to assure that full use is made
30 of the commuter traffic potential of this area.

362. Looking more broadly at the problem of
traffic in and around the Montreal Metropolitan area,
it seems evident that the commuter traffic should be



1
2
3 coordinated with the movement of traffic within the
4 city. A close collaboration in the use of the mainy
5 rail lines in and around the city, rearrangement
6 and improvement in quality of trackage, a pooling
7 of equipment, prhaps the introduction of new lighter
8 equipment for frequent service could do much to solve
9 some of Montreal's traffic problems. Perhaps
10 a separate authority could be set up to make the
11 best use of the assets that exist, such as is
12 contemplated in Ottawa.

13 363. We expect a very substantial growth
14 for the Greater Montreal area in terms of people and
15 industry over the next decade. We would like to
16 see the railways participate increasingly in this
17 economic growth and provide the people of Montreal
18 and its suburbs with the transportation facilities
19 they require to the best of the railways' ability.
20 We believe that a better and faster service will
21 induce more people to use commuter services
22 provided by the railways, reduce congestion on the
23 streets and facilitate the development of Canada's
24 largest Metropolitan city, Montreal.

25 364. The Province of Quebec is prepared
26 to cooperate with the federal government, the
27 municipalities concerned and the railways to achieve
28 this objective.

29 365. , Passenger Trains - Short and Longer
30 Runs. We observed earlier that the railways have
been losing some of their passenger business. One
of the reasons for this development has been the
desire of the public to obtain a more flexible system,



1
2
3 involving greater speed of transportation and greater
4 comfort in the method of transport.

5 366. The railways have not kept fully
6 up-to-date with these demands of the public. As
7 a result they have been losing business to the private
8 automobile, the bus and the airplane. The railways
9 had to abandon runs and even some complete lines.
10 They are contemplating the abandonment of more lines
11 and types of facilities (sleeping cars, fast trains,
etc.) in years to come.

12 367. With the rate of growth in the use of
13 motor cars likely to slow down somewhat in the future,
14 there is, in our opinion, increasing opportunities
15 for the railways to obtain a reasonable share of the
16 passenger business in Canada if they make a
17 determined effort to attract this business, to provide
18 the public with the services the public expects and
is prepared to pay for.

19 368. We must remember that Canada is
20 a country where changing weather conditions have an
21 important bearing on the regularity of a transportation
22 service we can provide. Railway transportation
23 still represents the most dependable type of
transportation in every kind of weather.

24 369. In foggy periods, planes are grounded,
25 cars and buses are slowed down on roads. The same
26 applies in winter time when storms and icy runways and
27 roads slow down or delay movements by air or by land.
28 The people of Canada need the railways to provide
29 a continuing passenger service on an all-year-round
30



1
2
3 basis.

4 370. We believe that the competitive
5 position of the railways vis-a-vis other carriers
6 could be increased if they were to pursue more
7 flexible methods of operation and speed up the
8 passenger services provided by running smaller and
9 faster cars.

10 371. We are referring to the greater use
11 of speed-liners which provide a very attractive
12 and satisfactory service to the public. Some
13 progress has been made in increasing the use of these
14 speed-liners, but we believe that more can be
15 done. We would recommend that a market survey be
16 made of the potential passenger traffic
17 available, if greater use were made of these speed-
18 liners offering services at more regular intervals.

19 372. The passenger train between Montreal
20 and Quebec City still takes from four to four and
21 one-half hours. We believe this period of travel
22 between the Capital of our Province and our largest
23 metropolitan city could and should be reduced. Some
24 further improvements should also be considered on the
25 Quebec-Malbaie and the Quebec-Chicoutimi lines, among
26 others.

27 373. The railways have suggested that they
28 may wish to give up several of the transcontinental
29 trains since they have been losing quite a bit of
30 traffic to the airlines. We find this a negative way
of dealing with the problem.

 374. We believe that more can be done to



1
2
3 achieve economies and to provide a better service to
4 the Canadian public. We understand that many
5 passengers would like to see the railways work out
6 a schedule which would spread transcontinental trains
more evenly during the day.

7 375. The railways could also consider
8 providing the Canadian public with better
9 accommodation by combining motor car travel with railway
10 travel on long hauls. We would recommend the railways
11 investigate and, if possible, adopt a scheme whereby
12 passengers will be able to ship their cars on the
13 same train on which they travel. This scheme would
14 make it possible for travellers to sleep at night
15 on the train and drive during the day. It would
16 further make it possible for them to have the
17 advantage of using their own car in the area of their
18 destination, without having to drive long
19 intervening distances. Such schemes have proved
20 to be successful in Europe. In our opinion,
21 with the much greater distances in Canada, there is
a large untapped potential of railway traffic in this
field.

22 376. The railways could also encourage
23 motorists to use railway facilities on shorter
24 runs. One way of achieving this would be to re-
25 locate some of the railway stations to the suburbs
26 and providing these stations with large supervised
27 parking areas. This would mean that a passenger
28 going from Quebec City to Montreal, for example, could
29 drive to the nearest suburban station, park his
30



1
2
3 car there, take a fast train to Montreal, attend to
4 his business, then return to Quebec City by train,
5 and drive home in his car.

6 377. We are convinced that more can be
7 done by the railways in obtaining passenger traffic
8 if they find ways and means of combining the advantages
9 of fast and convenient train travel with the added
10 mobility which a car gives to a traveller.

11 378. Another possibility which we would
12 like the railways to consider is the use of the
13 "package deal" system on shorter runs, just as
14 they are now offered to the public on the transcontinental
15 runs. The travelling public appreciates an
16 arrangement which enables them to make one payment
17 for railway fares, meals and incidental services.

18 379. The C.N. - C.P. Act. This Act,
19 passed in 1933, was designed to encourage the two
20 major railways to institute cooperative measures to
21 improve efficiency of operations by reducing
22 duplication of services and consequent economic use
23 of transportation facilities.

24 380. Under this Act the railways have
25 cooperated chiefly in the pooling of passenger trains.
26 Other cooperation involved joint freight and switching
27 services and abandonments with joint use of the
28 remaining line.

29 381. While some economies have been
30 achieved as the result of cooperation under this Act
they have been rather moderate. Studies prepared
for the Royal Commission on Transportation (Turgeon



1
2
3 Commission) suggestion annual savings of a little
4 over \$1 million. (Report of the Royal Commission
5 on Transportation, Ibid., p. 221).

6 382. The Act has also deterred the two
7 railways from damaging and wasteful competition and
8 in this respect has served a useful purpose. (Ibid.,
9 p. 22).

10 383. The C.N.R. has recommended that
11 the C.N. - C.P. Act should remain in force and
12 it has suggested amendments to Section 2 (3) along
13 the lines of the amendment suggested for Section 168
14 of the Railway Act with respect to abandonment of
15 railway lines. (Submission of the Canadian National
16 Railways, Ibid., p. 52).

17 384. The Government of the Province of
18 Quebec has two recommendations to make, one general
19 and one specific.

20 385. Our general recommendation is that the
21 C.N. - C.P. Act should continue in force, as is. We
22 object to the amendments proposed by the railways
23 with respect to Section 2 (3) of the Act.

24 386. We concur with the observations of
25 the Royal Commission on Canada's Economic Prospects,
26 when it observed that:

27 "The recommendation of the Turgeon
28 Commission in 1951 that more joint programmes
29 be undertaken by the two railways to
30 achieve added operating economies does
not appear to have had very spectacular
results." (Final Report of Royal Commission



1
2
3 on Canada's Economic Prospects, Ibid.,
4 p. 273.).

5 387. We believe that the railways should
6 make much greater efforts in the future to pool their
7 resources where this is in the interest of achieving
8 the greatest possible economies, not only in the
9 passenger services sector, but any other fields as
10 well.

11 388. We are advised that the railways are
12 considering giving up some of their transcontinental
13 runs. Pooling of such runs might be one way of
14 reducing operating costs, while at the same time
15 continuing to give the public the service it requires.

16 389. Our specific recommendation
17 concerns the improvement of the services provided
18 by the Montreal-Quebec City pool train. This
19 train travels on the Canadian Pacific northshore line.
20 It serves a well populated area. Three Rivers is
21 an important traffic point. The area served is
22 relatively richer than the region on the south shore.
23 The City of Quebec itself is situated on the north
24 bank. The road-bed on this line is in need of urgent
25 reconstruction.

26 390. The Quebec Metropolitan area is
27 gradually expanding out to the Quebec bridge. The
28 Levis-Montreal line is shorter than the Quebec-
29 Montreal line and these trains do not need to
30 circumvent Montreal before reaching the station.
The road-bed is better and allows faster speeds. A
new station might be built with plenty of parking



1
2
3 space in the Charny area, which is close to the
4 bridge. In this way the trip from Quebec City
5 to Montreal might be made in three hours, which would
6 be a substantial improvement over the present
7 situation.

8 COMMISSIONER BALCH: Might I ask a
9 question there? The Levis-Montreal suggestion in
10 paragraph 390; how far would you be out of the
11 city of Quebec proper? I know where the C.P.R.
12 station is, but if you came down on that route would
13 you be further out of the city?

14 THE WITNESS: Oh yes; that would be
15 Champigny -- about four or five miles.

16 MR. FOURNIER: If the Commission would
17 allow me to reply, the point suggested would be
18 Champigny which is right at the corner of the road
19 which leads to the airport. It would give to
20 the railway a better advantage than the 'plane because
21 it would shorten the trip by about twenty minutes, and
22 it would arrive in the City of Montreal -- let us
23 say Jean Talon -- almost at the same time as a man
24 leaving his home, taking the 'plane and driving to
25 Montreal. It would be very fair competition -- let
26 us say twenty minutes or half-an-hour at the most
27 difference.

28 391. To achieve this, we need Express
29 Rail-liners on the Quebec-Montreal run. Thus we
30 might have more rapid pool trains on the south shore
at times which alternate with those of the speedy
rail-liners on the north shore. The service would be



1
2
3 much better.

4 392. We feel that the two railway
5 companies could cooperate more effectively in this
6 matter and we hope that they will do so in their own
7 interests as well as in the interest of providing
8 the people of the Province of Quebec with better
9 rail services between the two largest metropolitan
10 cities in our province.

11 --- Adjournment.
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

Hon. C. P. McTaggart

ROYAL COMMISSION

ON

TRANSPORTATION

HEARINGS

HELD AT

OTTAWA

VOLUME No.:

125

DATE:

5 JAN 1961

OFFICIAL REPORTERS

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.

372 BAY STREET

TORONTO

EM. 4-7305 TELE. 4-7305 EM. 4-5805



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

I N D E X

Page No.

VERREAULT, Jacques
HAROLD, J.J.

Direct examination (resumed)	20697
	20793
Cross-examination	
By Mr. Cooner	20793
By Mr. Frawley	20818
(further)	20851
By Mr. Carter	20822
By Mr. Hume	20839

NO EXHIBITS IN THIS VOLUME



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

ROYAL COMMISSION ON TRANSPORTATION

Proceedings of hearings held
in the Court Room, Board of
Transport Commissioners Offices,
Ottawa, Ontario, on the 5th
day of January, 1961.

---O---

COMMISSION

Mr. M.A. MacPherson	Chairman
Mr. H. Anscomb	Member
Mr. A.H. Balch	Member
Mr. R. Gobeil	Member
Mr. H.A. Mann	Member
Mr. A. Platt	Member

COMMISSION COUNSEL

Mr. A.G. Cooper, Q.C.
Mr. G.S. Cumming

Mr. F.W. Anderson	Secretary
Major N. Lafrance	Assistant Secretary



Ottawa, Ontario,
Thursday, January 5, 1961.

--- On commencing at 10:00 a.m.

THE CHAIRMAN: Order, please.

THE WITNESS: Section 9.

Railways: New Lines and Abandonment

393. New Railway Lines. In general, the Province of Quebec is well served by the railways. In the last decade we have had a new outburst in construction of railroad lines. Between 1951 and 1960 there has been an increase of 850 miles of railroad lines in the Province of Quebec.

394. This railroad construction activity took place in our northern regions. In the early 1950's the Quebec-Labrador and Northshore Line, running from Knob Lake to Seven Islands was constructed. In the late 1950's the Barraute-Chibougamou-St. Felicien line was put into operation. Construction of the Gagnonville-Port Cartier line is now completed. (The last spike was driven by our Minister of Lands and Forest, on Sunday, December 11, 1960.). The Matagami line, recently announced in the speech from the Throne and the Albanel Lake line are in the planning stages.

395. The progress we have made in our railroad construction program in Quebec is in part a reflection of the rapid rate of development of our northern region and in part a reflection of the importance which the railways play in opening up new territory and in tapping the multitude of natural resources awaiting development in the northern parts of our province.



1
2
3 396. There are many other projects of
4 railroad construction which we believe deserve serious
5 consideration. To give two examples:

6 397. A new line going from Chicoutimi
7 to Baie-Comeau and Seven Islands would, in our
8 opinion, be very beneficial for the economic
9 development of the Chicoutimi and northern coast area
10 and is likely to prove profitable over the long run.
11 Such a line would permit making increased use of our
12 natural resources, particularly forest resources
13 located in this part of the province.

14 398. Another desirable project would be
15 a line between Mont Laurier-Maniwaki-Senneterre, which
16 would link the economy of the Abitibi region with the
17 Montreal area.

18 399. At present there is a good deal more
19 traffic between the Abitibi region and Toronto than
20 between this region and Montreal. We believe
21 the fact that rail connections with Toronto are better
22 and the rates lower have a good deal to do with the
23 situation. If a line were built such as we propose,
24 the market for the goods which the Abitibi region is
25 producing would be increased and the people living
26 in the region would benefit from a much wider range
27 of suppliers at more competitive prices.

28 400. The construction of new railway lines
29 must not take place in a haphazard way. It should
30 be properly planned based on economic and market
surveys to ensure that all the resources along the
lines are fully developed, taking into account the



1
2
3 existence of other transportation media, by air,
4 road and water.

5 401. Proper planning entails also taking
6 into account the economic geography of the Province of
7 Quebec, especially the location of our natural
8 resources and our secondary industries and their
9 markets.

10 402. The rate-making policies of the
11 railways have an important bearing also as far as the
12 movement of resources to markets is concerned and they
13 affect also the decisions of industry as to plant
14 locations.

15 403. Construction of new lines in our
16 northern region may entail re-planning of some older
17 lines. For instance, the Melagami Lake line might
18 justify the construction of the Mont Laurier-Maniwaki-
19 Senneterre line. The same thing might also be true
20 of the Quebec-Chicoutimi line, if the Chicoutimi-
21 Seven Islands line were built, and we take into
22 account the effect that the operation of the newer
23 lines may have on the operation of the existing lines.

24 404. We concur with the conclusions reached
25 by the Royal Commission on Transportation (Turgeon
26 Commission) on the subject of construction of new
27 railway lines:

28 "our people can feel reasonably
29 assured that from now on no railway
30 ventures will be undertaken excepting
after thorough investigation of each
project and always with due regard to the



1
2
3 financial commitments involved...

4 The survival of Canada's railways,
5 both private and government owned, is
6 of essential importance to the
7 nation. When further transportation
8 facilities become necessary in parts
9 of the country not yet supplied, the
10 task of providing them will generally
11 fall to the railways." (Report of the
12 Royal Commission on Transportation,
13 Ottawa, February 1951, pp. 131 and
14 135.).

15 405. While it is true that the days of
16 opening up the west are over and with it the building
17 of extended transcontinental lines, we face now in
18 Canada a new challenge, the opening of our northland.

19 406. As great progress as we have made
20 in the Province of Quebec and in the rest of Canada,
21 we have made only a beginning in opening up the
22 treasures of our northland and in developing the
23 natural resources of this region.

24 407. The railways can do a great deal in
25 helping us to open up new territory in the north
26 when such development is promising and well justifies
27 the costs involved over the longer term.

28 408. Our objective is the continuing
29 development of all our resources in every sector in
30 the Province of Quebec, and the northern region is an
important part of it. In this development we
expect the railways to use all their ingenuity and



1
2
3 creative ability to pursue energetically an active program
4 of improvement and expansion of services on as
5 economic a basis as is reconcilable with their national
6 responsibilities as a public utility.

7 409. Abandonment of Railway Lines. The
8 C.P.R. and the C.N.R. in their submissions to this
9 Royal Commission have put forward specific proposals
10 to amend the Railway Act with a view of reversing the
11 onus of the evidence, thus changing the procedures
12 current in effect with respect to abandonment of
13 operation of railway lines and passenger services.

14 410. The railways put their proposals in
15 the following terms, and we quote only the key
16 paragraphs:

17 C.P.R. - "Where it appears that the cost of
18 operation of a line of railway during a period
19 of three consecutive calendar years and
20 the cost of the movement of traffic
21 originating or terminating on the line
22 during that period have exceeded the
23 revenues attributable to that traffic, the
24 company may abandon the operation of the
25 line." (Submission of the Canadian Pacific
26 Railway Company to the Royal Commission on
27 Railway Transportation in Canada, Montreal,
28 September 1960, p. 59).

29 C.N.R. - "Notwithstanding anything in this or any
30 other Act the company may, subject to
this section abandon the operation of
any line of the railway whenever the



1
2
3 revenues from the operation of such line
4 of railway fail to meet the cost of
5 operation." (Submission of Canadian
6 National Railways to the Royal Commission
7 on Railway Transportation, Montreal,
8 September 1960, p. 63).

9 411. The railways have explained that
10 they have encountered considerable opposition to
11 abandonment of railway lines mainly from the public
12 affected by such abandonment.

13 412. The railways are complaining about
14 the procedure, currently in effect, prescribed by the
15 Board of Transport Commissioners for Canada under
16 the Railway Act that proof, and we quote the C.P.R.
17 submission, of railway line "abandonment" will not
18 cause undue inconvenience to the public" places "an
19 undue burden on the railway". (Submission of the
20 Canadian Pacific Railway Company, Ibid., p. 59).

21 413. The C.N.R. has supported its
22 recommendation on the basis:

23 "that a more expeditious procedure
24 should be provided for dealing with branch line
25 abandonments in order that railways may
26 obtain the economies which in the end will
27 benefit both the public and the railway
28 while still protecting the basic interest
29 of the shipping public concerned....

30 Canadian National is anxious to have
the cooperation of provincial and
municipal authorities in dealing with



1
2
3 these problems.....

4 Planning might well be done on an area basis
5 rather than on the basis of individual
6 lines." (Submission of Canadian National
7 Railway, Ibid., pp. 50 and 51).

8 414. The Royal Commission on Transportation
9 (Turgeon Commission) expressed itself in favour of
10 a reasonable abandonment procedure provided the
11 interests of the public at large were properly
12 safeguarded. We quote:

13 "Up to the present, line and service,
14 abandonments by railways have not been
15 looked upon with favour in Canada. It
16 is time now for all concerned to reconsider
17 their attitude in this regard. If the
18 American railways had not been allowed to
19 meet by abandonment, sometimes partial
20 and sometimes total, the difficulties created
21 by highway competition, by the cessation
22 of relocation of industry, by the
23 exhaustion of natural resources, etc.,
24 they would undoubtedly have been in a
25 much more unfavourable position than they
26 are today. Our railways should be
27 allowed to practice similar economies in
28 cases where operations are shown to have
29 become substantially unnecessary or to be
30 definitely unprofitable, especially, of
course, when it is shown that reasonable
service can be assured by other agencies."



(Report of the Royal Commission on
Transportation, Ibid., pp. 134 and 135.

415. The Royal Commission on Canada's
Economic Prospects supported the principle laid down
by the Royal Commission on Transportation, and we
quote:

"We suggest that the Board of Transport
Commissioners should vigorously follow
up the suggestion of the Turgeon Commission
to permit more abandonment of unprofitable
branch lines and other unremunerative
services." (Final Report of the Royal
Commission on Canada's Economic Prospects,
Ottawa, November 1957, p. 284.).

416. The government of the Province of
Quebec agrees with the principle that underlies
Section 168 of the Railway Act and concurs in the
procedure adopted by the Board of Transport Commissioners
for Canada in administering this section of the Act.

417. We believe that abandoning of railway
lines is a very serious matter, involving decisions
which should not be taken lightly. The very life
of many of our communities in the sparsely settled
parts of Canada depends on the availability of
adequate transportation facilities. The necessity
for such services by the people affected and
their views require the fullest consideration before
the Board of Transport Commissioners for Canada
can consider approving abandonment of a railway
line.



1
2
3 418. Under the proposals made the
4 railways would have to prove losses on a particular
5 line, for a period of three years, in the C.P.R.
6 proposal, while it would be up to the users of the
7 railway line to prove that either the railway has
8 not been losing money for the last three years or
9 "that sources of revenues for a reasonable period
10 in the immediate future sufficient to exceed those
11 costs during the same period have been guaranteed."
12 (submission of the Canadian Pacific Railway Company,
Ibid., p. 60).

13 419. The government of the Province of
14 Quebec considers the proposals to amend Section 168
15 of the Railway Act, as submitted by the C.P.R. and
16 the C.N.R., as impractical and it opposes these
amendments strongly for two reasons:

17 420. First, the railways have all the
18 records of the operations. They know the
19 difficulties they face in running a particular branch
20 line and the reasons for them. They know whether
21 and what action they have taken to make the line
22 more profitable. And if they have taken no action
23 or inadequate action, they will know the reasons
24 for it. To ~~throw~~ the burden of proof on the
25 users of railway services when all the information
26 is in the hands of railway management is, in our
opinion, not a practical suggestion.

27 421. Second, under the new procedure the
28 responsibility of proving the public interest is not
29 seriously affected by the abandonment of railway lines
30



1
2
3 would be shifted from the railways to the public
4 affected.

5 422. We have made the point before, and
6 we repeat, the railways as a public utility have
7 business as well as national responsibilities.

8 423. As business enterprises, the
9 railways will want to try to achieve profitable
10 operations and a reasonable return on their capital
11 investment. As public utilities, they will have
12 to bear in mind their responsibilities to the
13 community of operating the necessary transportation
14 facilities which they are obligated to provide under
15 their charter.

16 424. We have no objections to stream-
17 lining and speeding up the procedures under Section
18 168 of the Railway Act as presently constituted.

19 425. We welcome the suggestions of the
20 C.N.R. that they wish to obtain the cooperation
21 of the provincial and municipal authorities in
22 economic problems connected with railway lines on
23 the basis of proper investigation and general
24 planning on an area basis.

25 426. We would like to remind the railways
26 that their operations in the Province of Quebec
27 are generally profitable. We serve notice that
28 we will strongly oppose any abandonment proposals of
29 the railways unless the interests of the people of the
30 communities affected are fully safeguarded and the
areas concerned are assured of adequate transportation
facilities, which we believe are essential for further



1
2
3 growth and economic developments, for the benefit
4 of the people of the Province of Quebec and Canada
5 as a whole.

6 427. The arguments which we have put
7 forward above also apply to the proposals made
8 by the railways with respect to the discontinuance of
9 passenger services.

10 428. The railways object that the burden
11 of proof must rest with the railway companies with
12 respect to "the loss and inconvenience to the public,
13 consequent upon a discontinuance of service, outweigh
14 the burden that continued operation of the service
15 would impose upon the Railway Company". (Submission
16 of Canadian Pacific Railway Company, Ibid., p. 77).

17 429. The railways suggest that it should
18 be sufficient for them to satisfy the Board of
19 Transport Commissioners for Canada, and we quote
20 again from the C.P.R. Submission, that "the service
21 is unprofitable, then there should be a statutory
22 onus on the person or persons opposing the application
23 to establish the source of additional revenues to
24 make the service profitable." (Ibid., p. 77).

25 430. The Province of Quebec is opposed
26 to this change of procedure for the reasons given
27 above in connection with the abandonment of railway
28 lines and recommends that Section 315 of the Railway
29 Act should be retained, as is.

30 431. We are somewhat concerned about some
trends in the thinking of the railways in connection
with railway line abandonment and we are particularly



1
2
3 referring to the following statement made by the
4 Canadian Pacific Railway Company in its submission
5 to this Royal Commission:

6 "If, of course, just and reasonable
7 remuneration for the handling of
8 export grain in Western Canada is not
9 to be received by the railway, a very
10 large mileage, something over 2,500
11 miles, of branch lines in the Prairies
12 will of necessity be candidates for
13 abandonment." (Submission of the
14 Canadian Pacific Railway Company, Ibid.,
15 p. 55).

16 432. On page 56 of the same submission
17 the C.P.R. makes the following statement:

18 "I think the Commission has been told
19 that there is no program on Canadian
20 Pacific for a large scale abandonment
21 of branch lines, I wish to emphasize this."
22 (Ibid., p. 56).
23
24
25
26
27
28
29
30



1 433. On being questioned by counsels for the
2 government of the province of Quebec, a witness for
3 the Canadian Pacific Railway stated that 2,500 miles
4 were not, in his opinion, abandonment on a large scale,
5 and that the C.P.R. would press for such abandonment
6 if its demands are not met.

7 434. When asked whether "that looks like a
8 threat?", the reply received was: "No, it is not
9 intended in that sense at all, sir." Transcript of
10 Evidence, Hearings, Vol. 113, p. 18824.

11 435. In the view of the government of the
12 province of Quebec, abandonment of railway lines, by
13 one railway alone and in one region, the western
14 provinces, of some 2,500 miles is abandonment on a
15 large scale.

16 436. We feel strongly that solutions to the
17 problems the railways are facing should be based on
18 thorough investigations and that recommendations should
19 be formulated on the merits of each case and not under
20 duress of the possibility of abandonment of railway lines
21 on a large scale.

22 437. This brings us to the general philosophy
23 guiding the railways in their operations. We are in
24 full accord with the efforts of the railways to provide
25 more efficient, more economic and better transportation
26 services.

27 438. We would like to see the railways pursue
28 even more positive policies in the future than they have
29 done in the past. We would like to see them put even
30 greater efforts into increasing the efficiency of the



1 operations, modernize equipment, improve and extend
2 railways trackage, rebuild terminal facilities, do
3 more research, market studies and planning, and in
4 general improve their operating and management methods.

5 439. Abandonment of uneconomic railway lines
6 is an easy solution to the problem. We, in the
7 province of Quebec are not looking for easy solutions.
8 We want solutions which will serve the best interests
9 of the people in our province and of Canada as a whole.

10 440. In our view, more can be done and should
11 be done by the railways to make uneconomic lines pay
12 for themselves, taking the long term point of view of
13 the national development of Canada and that of every
14 province. Abandonment of railway lines should be a
15 means of last resort, and only after the people of
16 the areas affected have had a full opportunity to
17 express their views, and their interests of being
18 provided with adequate transportation services have
19 been fully safeguarded.

20 441. Complaints about Railway Operations. The
21 government of the province of Quebec undertook at the
22 end of 1959 a survey of the quality and effectiveness
23 of the railway services provided in the province of
24 Quebec. The result of the survey, which includes a
25 large number of complaints of various types can be made
26 available on request.

27
28 Section 10. Rates and Other Arrangements

29 442. Agreed Charges. An "agreed charge" is
30 a rate agreed upon by a carrier for the transport of



1 all or any part of the goods of any shipper or group of
2 shippers.. Agreed charges are authorized under Part IV
3 of the Transport Act, 1938. The Act required that an
4 agreed charge be approved by the Board of Transport
5 Commissioners for Canada, but this is no longer
6 necessary, with agreed charges since 1955 being
7 covered by the new Sections 32 and 33, Chap. 59, 3-4
8 Elizabeth II.

9 443. Agreed charges are designed to attract or
10 hold customers who would otherwise use another
11 transportation media. Thus the rates are conducive
12 to increasing competition in the transportation field
13 and they are used by both the railways and the truckers.

14 444. It has been represented to this Royal
15 Commission that agreed charges serving long hauls
16 operate to the detriment of intermediate points of
17 destination.

18 445. Alberta has raised objections to this
19 system and we quote from its submission:

20 "Equity, the needs of intermediate
21 territory, on an economic railway freight
22 rate structure still demand restrictions
23 upon long and short haul discrimination.
24 It is our recommendation to this
25 Commission that such restrictions still
26 be accomplished by the application of the
27 One and One-Third Rule to all types of
28 transcontinental competitive movements
29 whether by agreed charges or competitive
30 commodity rates." Submission by province



1 of Alberta to Royal Commission on
2 Transportation, "Long and Short Haul
3 Discrimination", Edmonton, Alberta,
4 August 15, 1960, p. 33.

5 446. The whole subject of agreed charges has
6 been examined thoroughly by two Royal Commissions. The
7 Royal Commission on Transportation concluded that the
8 system of agreed charges should continue without change,
9 and it stated:

10 "None of the amendments to the Act
11 proposed by the provinces or by the
12 railways can be recommended." Report of
13 the Royal Commission on Transportation,
14 February 9, 1951, p. 96.

15 447. The second Royal Commission specifically
16 dealing with agreed charges reported four years later,
17 in 1955.

18 448. The Commission examined the practice of
19 the railways substituting agreed charges for competitive
20 rates on transcontinental traffic. This new practice
21 had been initiated by the railways in March 1953:

22 "By entering into an agreed charge with
23 the Canada Iron Foundries Limited and the
24 National Iron Corporation Limited for the
25 shipment of pipe, cast iron, and fittings
26 for same from Toronto and Trois Rivieres
27 to Prince Rupert, Vancouver and Watson
28 Island, B.C." Report of the Royal
29 Commission on agreed charges, 1955, p. 10.

30 449. This arrangement of agreed charges came



1 before the Board of Transport Commissioners for Canada
2 for approval and it was opposed by various groups
3 from the province of Alberta. The arguments against
4 agreed charges were summed up by the Royal Commission
5 in these terms:

6 "Besides asking that the application for
7 approval be rejected, counsel argued,
8 alternatively, that if the agreed charge
9 were to become effective it should be
10 deemed to be a competitive rate within
11 the meaning of section 337 (2) of the
12 Railway Act and subject therefore to the
13 one and one-third rule. This contention
14 was rejected by the Board and no appeal
15 was taken to the Supreme Court on the
16 question of law involved. Instead, the
17 government of Alberta, as stated above,
18 asked the government of Canada to have
19 the legislation amended so as to apply
20 the rule to all agreed charges to the
21 West Coast. The government of Canada,
22 having considered the representations
23 to be made, decided that action should be
24 deferred until the matter had been
25 investigated." Ibid., pp 10 and 11.

26 450. After examining the evidence, Mr. W.F.A.
27 Turgeon stated the problems the railways were facing
28 in these terms:

29 "The railways have been compelled to
30 operate most of the time under compre-
hensive regulation which was designed



1 originally for conditions specifically
2 different from those existing today.
3 Basically, it was the regulation of
4 monopoly in the public interest. With
5 the exception of water transportation,
6 where such existed, the shipper had no
7 other carrier to which he could turn
8 for service. As such, the regulation
9 recognized only such competition as
10 would occur between different rail
11 carriers and between rail and water
12 carriers. It did not recognize a
13 situation wherein the railways would
14 be faced with active and intense
15 competition for a particular part of
16 its traffic, the high rated traffic.
17 Today the railways operate under two
18 different sets of conditions: one,
19 where they still have a monopoly and
20 present regulation remains suitable:
21 the other, where they are faced with
22 intense competition, and present regu-
23 lation puts them in an unfair position
24 because it binds them almost as closely
25 as it did in the time of their monopoly."
26 Ibid., pp. 20 and 21.

27 451. Mr. W.F.A. Turgeon concluded that the
28 solution to the problem which the railways were facing
29 was, and we quote:

30 "I take the view that the object to be



1 attained, as nearly as possible, is to
2 set the railways free, but with the safe-
3 guard of certain precautions intended to
4 preserve the rights of other interested
5 parties." Report of the Royal Commission
6 on agreed charges, *ibid.*, p. 36.

7 452. The Commissioner then proceeded to make
8 a number of recommendations, designed to make the
9 system of "agreed charges" more effective, and these
10 changes were outlined in the form of a draft amendment
11 to the Transport Act, and are shown on Appendix A of
12 the Report of the Royal Commission on Agreed Charges.

13 453. With regard to some of the proposals made
14 by representatives from the Prairie provinces with
15 respect to the One and One-Third Rule, Mr. Turgeon
16 concluded:

17 "The extension of the one and one-third
18 rule to agreed charges cannot be
19 recommended." *Ibid.*, p. 45.

20 454. The legislative changes made by the
21 Canadian Parliament following the report of the Royal
22 Commission on agreed charges has facilitated greatly
23 the making of agreed charges between the railways and
24 their shippers and extensive use has been made of
25 these special rates.

26 455. In the opinion of the government of the
27 province of Quebec, the system of agreed charges as it
28 has developed in recent years has served the national
29 interest well. It offers shippers lower rates on long
30 hauls. Both the truckers and the railways use the



1 system of agreed charges. The railways are obliged
2 to publish their agreed charges. This makes it
3 possible for independent truckers to set their rates in
4 competition with the railways.

5 456. Small shippers have in principle, similar
6 advantages under the scheme as large shipper, and we
7 quote: "The agreed charges are not unfair to the
8 small shipper, because any shipper may
9 obtain the benefit of agreed charges
10 granted to another shipper provided the
11 goods are the same or of similar kind in
12 both cases and are offered for carriage
13 under substantially similar circumstances
14 and conditions." Report of the Royal
15 Commission, Ibid., p. 61.

16 MR. MARTINEAU: It must be said though
17 that in fact circumstances and conditions are seldom
18 similar for the small shippers as for the big ones.

19 MR. VERREAULT:
20 457. However, we recommend that the system of
21 agreed charges be retained provided these are, in all
22 cases, subject to the control of the Board of Transport
23 of Canada and are compensatory. We object to the
24 proposals made that the one and one-third rule be
25 applied "to all types of transcontinental competitive
26 movements whether by agreed charges or commodity rates."
27 Submission of the Canadian Pacific, Ibid., p. 12.

28 458. Horizontal Increases. A horizontal
29 increase in railway rates results from applying a
30 uniform percentage increase to all rates. Usually
there are some exceptions such as agreed charges and
statutory rates.



1 459. The railways claim that a horizontal
2 increase is the only practical method of obtaining
3 a general increase in revenues and it generally
4 entails a minimum of injustice.

5 460. The Report of the Royal Commission on
6 Transportation of 1951 considered this matter at
7 great length, including an examination of the
8 experience in the United States. We concur with the
9 conclusions of the Royal Commission:.

10 "Applications for uniform horizontal
11 increases to all freight tolls assume
12 that all freight can, under all
13 conditions, bear an equal burden of
14 increase. This is an incorrect
15 assumption.

16 Horizontal increases, although
17 preserving rate relationships percentage-
18 wise, disturb them in cents per 100
19 pounds (or other unit) in so far as
20 shippers and consignees are concerned,
21 and this is of much importance to them.
22 Horizontal increases aggravate the
23 disadvantage already suffered by long
24 haul shippers and consignees.

25 The remedy does not lie in the prohibition,
26 statutory or other, of horizontal
27 increases, but is in the hands of the
28 railways themselves. The railways should
29 make studies of traffic conditions
30 in all their bearings and should present



1 to the Board, (In accordance with the
2 foregoing precedents) proposals showing
3 not only their maximum percentage
4 increase requirement, but also, among
5 other particulars, varying percentage
6 increases on different commodities,
7 flat, instead of percentage increases
8 when these are more suitable, and maxima
9 in appropriate cases incents per 100
10 pounds or other unit. Special attention
11 should be given to long haul traffic and
12 to rates on basic (or primary) commodities.
13 The Railways should be in a position to do
14 this especially in ~~the~~ light of new
15 statistical procedures. But if the
16 railways do not approach the task in this
17 way, it ought to be the duty of the Board
18 to see that they do so." Report of the
19 Royal Commission, Ibid., p. 61

20 461. The province of Quebec is aware of the
21 effects of rate increases on longhaul traffic. Some of
22 its markets for granite have been lost in the west -
23 indeed, lost to United States producers. Some
24 manufacturing enterprises have started in Saskatchewan
25 and Alberta with the added protection of increased
26 rail rates which has lost sales for Quebec producers.
27 Furthermore, this province has some distant regions with
28 no competitive water transport and little truck movement.
29 The construction of good roads does offer some
30 protection for these areas.



1 462. It is the belief of the government of
2 the province of Quebec that horizontal increases should
3 in general be applied to agreed charges. In the
4 submission of the Canadian Pacific Railway, it is
5 stated that "the railways make individual adjustments
6 as soon~~as~~ the contract permits, or as soon as the
7 traffic conditions which fix the level of the agreed
8 charge in the first place enable a higher rate to be
9 instituted." Submission of the Canadian Pacific, Ibid.,
10 p. 12.

11 463. The government of the province of Quebec
12 concurs in ~~this~~ conclusion and it so recommends.

13 464. Export and Import Rates. These rates are
14 usually lower than domestic railway freight rates.
15 The main objective of these reduced rates is to
16 encourage as much as possible the use by exporters
17 and importers of Canadian ports and other Canadian
18 transportation facilities. As a result of these
19 reduced rates, the Canadian railways and Canadian
20 ports taken together are able to offer comparative
21 rates with those offered by American ports and U.S.
22 railways leading to American ports.

23 465. With the opening of the St. Lawrence
24 Seaway the ocean shipping reaching Canadian shores
25 and now going inland has increased materially. We
26 would like to see Canadian ports, and here we include
27 St. Lawrence River ports, get as large a share of the
28 available port business as possible.

29 466. The railways also benefit - because they
30 carry more freight. Even if the rates are lower, a



1 substantial volume of shipments give the railways the
2 benefits of large scale operations which in turn makes
3 it possible for them to realize certain operating
4 economies.

5 467. At times the special export and import
6 rates have dropped below corresponding rates to ports
7 in comparable locations on both sides of the border,
8 e.g. Montreal and Philadelphia and Halifax - Saint
9 John and New York. The reasons are that rates on
10 domestic traffic within Canada to Montreal have
11 increased less than corresponding domestic rates in
12 the United States.

13 468. We consider the special low export and
14 import rates desirable for Canada and the province of
15 Quebec for two reasons:

16 469. First, they encourage traffic in Canada
17 and through Canadian ports.

18 470. Second, if there are differences between
19 Canadian and U.S. rates, this means lower transportation
20 costs for our exporters, thus assisting Canadians in
21 their endeavours to remain competitive in foreign
22 markets and achieve a rising volume of export trade
23 so essential for Canada's prosperity and economic
24 growth.

25 471. The government of the province of Quebec
26 favours the retention of these special rates. It is
27 opposed to proposals advanced by the railways to change
28 the existing system and also to the granting of a
29 subsidy. Our recommendation is in line with the
30 similar conclusion reached by the Royal Commission on



1 Transportation. (Turgeon Commission).

2 "No amendment is recommended in regard
3 to legislation governing export and
4 import rates." Report of the Royal
5 Commission on Transportation, Ibid.,
6 p. 106.

7 472. Feed Grain Freight Rate Assistance.

8 Under this scheme the Federal government makes payments
9 on the movement of feed grain including wheat, oats,
10 barley, rye, corn, screenings and mill feed from the
11 Prairie provinces to Eastern farmers, in order to keep
12 down costs of livestock production in the central
13 and Atlantic provinces and to provide larger markets
14 for Prairie agricultural products.

15 473. The scheme was first introduced early in
16 World War II through Order in Council, P.C. 7523, dated
17 September 24, 1941 and amended by a series of
18 subsequent Orders in Council.

19 474. The Federal government has continued with
20 its feed grain freight rate assistance since 1941 on the
21 basis of Orders in Council passed every year. The
22 present rate of feed grain freight assistance is \$5 a
23 ton in the province of Quebec or more depending on the
24 region.

25 475. The government of the province of Quebec
26 is in favour of continuation of this scheme. It has
27 been helpful in finding a market for surplus western
28 feed grain. It has helped farmers in the province of
29 Quebec and other provinces in the east to obtain feed
30 grains at lower prices, thus making them more competitive



1 in the raising of livestock. It has kept meat prices
2 to consumers in the province of Quebec from rising as
3 much as they would otherwise have risen in the absence
4 of freight rate assistance on feed grains.

5 MR. SINCLAIR: In view of what Mr. Fournier
6 has said that we could bring attention to things as
7 we go along: Now, it is said there that it is opposed
8 to proposals advanced by the railways to change the
9 existing system and also to the granting of a subsidy.
10 Now, so far as the Canadian Pacific is concerned it
11 made no proposal as to any subsidy on the rates here
12 referred to which are the At and East grain rates.
13 That was the proposal which was evolved from the
14 submission of the Canadian National in respect to what
15 they maintained was the requirement of legislation.
16 The Canadian Pacific asked for no subsidy whatsoever
17 on this matter.

18 MR. FRAWLEY: Do I understand that
19 the Canadian National has asked for it?

20 MR. SINCLAIR: With respect to export
21 grain to Canadian ports, as I recollect.

22 MR. FRAWLEY: You know they are now
23 before the Board of Transport Commissioners?

24 MR. SINCLAIR: I have heard of that.

25 MR. FRAWLEY: I was not aware of it but
26 there are people here who were --

27 MR. SINCLAIR: All I am saying is the
28 question of the subsidy proposal as to the extra cost
29 involved in moving, according to the Canadian National
30 submission as I recollect it, through Halifax as



1 distinct from Portland. Now, when this was submitted
2 you will recall Commissioner Mann drew their attention
3 to certain factors in that but I am quite sure the
4 thought of subsidy being involved arose from the
5 submission of the Canadian National brief. All I am
6 saying is that I want to make it clear that Canadian
7 Pacific is not asking for any.

8 THE CHAIRMAN: You are pure?

9 MR. SINCLAIR: Well, that is one way
10 of putting it.

11 MR. FRAWLEY: That is just one way of
12 putting it because they are asking for a subsidy on
13 the export rates in western Canada and increases on
14 the export rates in eastern Canada.

15 MR. SINCLAIR: Of course, when Mr.
16 Frawley says "they are asking" -- we are asking for
17 a recognition to be made with respect to the grain
18 movement to export positions in the west; in respect
19 to the At and East grain rates it is an entirely
20 different thing. That, of course, is before the Board
21 of Transport Commissioners at the present time. The
22 rate increases were suspended and I think the hearings
23 are starting again on the tenth.

24 MR. FRAWLEY: There is a long way to
25 go on those yet.

26 MR. VERREAULT:
27 476. It has been represented to us that it
28 would assist greatly in formulating agricultural
29 policies in our province if the feed grain assistance
30 scheme were to be on a continuing basis, rather than



1 on a renewable basis from year to year.

2 Consequently, we recommend for
3 consideration by the Royal Commission on Transportation
4 the suggestion that the provisions of the feed grain
5 rate assistance scheme be incorporated in statutory
6 form instead of the device presently used of passing
7 annual Orders in Council.

8 477. To make the most effective use of this
9 scheme, we recommend that the Federal department of
10 Agriculture consult annually with the provincial
11 departments of Agriculture with respect to the state
12 of agriculture in each province, particularly the
13 eastern provinces which use the western feed grains
14 for livestock raising and establish the effect which
15 these subsidies have on agricultural conditions in
16 these provinces.

17 478. We feel that the present rates of
18 subsidies provided by the Federal government for feed
19 grain freight rate assistance should be increased in
20 view of rising transportation costs. We would further
21 recommend that the level of these rates be reviewed
22 from time to time to take account of gradual increases
23 in freight costs of moving western feed grains to
24 eastern markets.

25 479. Crowsnest Pass Rates. These are special
26 low freight rates on grain and flour which moves from
27 the Prairie provinces to the Lakehead.

28 480. The Crowsnest Pass Rates form
29 important part of the Canadian freight rate structure
30 and they are looked upon by the farmers and other



1 people in the Prairie provinces as part of their
2 historical rights. In effect, these low freight rates,
3 largely on western grain have a historical foundation
4 in what is known as the Crowsnest Pass Agreement.

5 481. Because of the vital position which the
6 Crowsnest Pass Rates have particularly for the movement
7 of western grains into a position where they can be
8 exported from Canada, and because of the great
9 importance of grain as a major factor in Canada's
10 export trade, and further because this is our first
11 participation in a Royal Commission on Transportation
12 in Canada, we would like to set out briefly the series
13 of events which led to the establishment of the
14 Crowsnest Pass Rates.

15 482. The Crowsnest Pass Rates have their origin
16 in an agreement made between the government of Canada
17 and the Canadian Pacific Railway on September 6, 1897,
18 pursuant to Chapter 5 of the Statutes of Canada of 1897.
19 In that year the C.P.R. wanted to build a railroad
20 from Lethbridge, Alberta through the Crowsnest Pass into
21 Nelson, British Columbia. To proceed with this project
22 the C.P.R. required financial assistance. The Canadian
23 Parliament authorized the payment of a subsidy of
24 \$11,000 per mile of railway line built, with the total
25 not to exceed the sum of \$3,630,000.

26 483. This grant was given to the C.P.R. on the
27 condition that the company assumed certain obligations
28 listed in the Act including the establishment of low
29 freight rates on grain and flour moving from the
30 Prairie provinces to Fort William and on certain



1 commodities moving from Eastern and Central Canada to
2 Western Canada.

3 484. The Canadian Pacific Railway accepted the
4 obligations as set forth in the Act and was paid a
5 total cash subsidy towards construction of the
6 Crowsnest Pass line of \$3,404,720.

7 485. The Crowsnest level of rates remained in
8 effect until October 1903 when the Canadian Northern
9 Railway entered into a special freight rate agreement
10 with the province of Manitoba. Under this contract the
11 Canadian Northern Railway received financial assistance
12 from the province and it in turn agreed to certain
13 reduction in freight rates including rates on grain
14 and flour.

15 486. The rates agreed upon were lower than
16 the C.P.R. was obligated to provide under the
17 Crowsnest Pass Agreement and the C.P.R. reduced its
18 rates to these levels for competitive reasons. These
19 reductions remained in operation until March 1918.

20 487. Perhaps the best way of illustrating the
21 changing rates structure under the Crowsnest Pass
22 Agreement is to use, as the Royal Commission on
23 Transportation (Turgeon Commission) has done, freight
24 rates from Regina on the C.P.R. line to Fort William.
25 We quote:

26 "The rate of shipment from Regina to
27 Fort William in September 1897 was 23
28 cents per 100 pounds. On September 1,
29 1899, this rate was reduced, in
30 accordance with the Agreement, to 20



1 cents. It is 20 cents again today and
2 has so been since July 6, 1922; but in
3 the years between 1899 and 1922 certain
4 changes occurred in the level of this
5 rate ...

6 The rate of 20 cents per 100 pounds
7 from Regina remained in effect from
8 September 1899 until October 1903,
9 when it was reduced to 18 cents. This
10 reduction was made by the company in
11 order to meet competition in its grain
12 and flour traffic caused by the granting
13 by the Canadian Northern Railway of a
14 rate on these shipments lower than the
15 Crowsnest Pass Rate ...

16 This rate of 18 cents per 100 pounds from
17 Regina to the head of the lakes (with, of
18 course, corresponding rates from all
19 other Prairie shipping points) remained
20 in force for a period of about fifteen
21 years, that is until June 1st, 1918,
22 when, the reason for the lower competitive
23 rate having come to an end with the
24 disappearance of the Manitoba-Canadian
25 Northern Agreement, the Canadian Pacific
26 Railway Company raised the Regina rate
27 back to the 20 cent level authorized
28 by the Crowsnest Pass Agreement.

29 During the final period of the Great War
30 the necessity of increasing railway rates



1 in Canada forced itself upon Parliament
2 and the country. As a result of greatly
3 increased wage costs, which followed upon
4 the making of the McAdoo Award in the
5 United States in 1918, the Board of
6 Railway Commissioners was directed by
7 the government to prepare a new schedule
8 of all freight rates and this schedule,
9 providing increases, was made effective
10 on August 12, 1918, by an Order in
11 Council passed under the War Measures Act.
12 The general increase amounted to
13 approximately 25 per cent, and the grain
14 and flour rates were raised above the
15 Crowsnest Pass level, bringing the
16 Regina rate to 24 cents. This suspension
17 of the Crowsnest Pass rates was ratified
18 by Parliament in the Session of 1919
19 by an amendment to the Railway Act, but
20 the amendment contained a proviso limiting
21 the period of suspension to three years.
22 These three years began to run on July
23 7, 1919 ...

24
25 The rate of 24 cents from Regina
26 remained in effect until September 13,
27 1920, when it was increased to 32.5
28 cents. On January 1, 1921, it was
29 changed to 31 cents and on December 1,
30 1921, to 29 cents. Finally on July 6,



1 1922, the suspension period having
2 expired, it returned to 20 cents, the
3 Crowsnest Pass Agreement level, where as
4 previously stated, it has since remained."
5 Report of the Royal Commission on
6 Transportation, February 1951, *ibid.*, pp.
7 240 and 241.

8 488. The railways have put forward to this
9 Royal Commission proposals designed to make up for some
10 of the difficulties they are facing in transporting
11 grains and other commodities at fixed low rates under
12 the Crowsnest Pass Agreement in the light of rising
13 costs. We quote:

14 "The narrowing base to which the railways
15 are able to turn to look for increased
16 revenues and products has given rise to
17 the mistaken belief that the railways have
18 by their actions before the Board
19 introduced distortions and inequities in
20 the freight rate structure. The railways'
21 ability to control their expenses is
22 severely limited. They must pay the
23 going wage and the going cost for
24 materials and the going cost of money.
25 As a public service industry they must
26 provide service but as a business the
27 railways must secure revenues to meet
28 their costs.

29
30 The railways recognize the importance of



1 agriculture to the Canadian economy and
2 are particularly cognizant of western
3 agriculture in the economic well-being
4 of Canada. The railways recognize that
5 the western Canadian farmer is faced
6 with nationalistic agricultural policies
7 in importing countries, as well as
8 agricultural policies of its competitors
9 in the export field, particularly in the
10 United States. The railways know that
11 until there is a marked change in the
12 situation, the western Canadian farmer
13 cannot, without hardship, bear the full
14 burden of just and reasonable rates for
15 moving grain and grain products into
16 export positions. The railways, however,
17 while recognizing this fact, should not
18 be asked to provide a service so essential
19 to western Canadian agriculture unless they
20 secure adequate compensation for the
21 movement of grain." Joint Submission of
22 C.N.R. and C.P.R. to the Royal Commission
23 on Railway Transportation in Canada,"
24 Statutory and Related Rates on Grain and
25 Grain Products in Western Canada",
26 Montreal, October 12, 1959, pp. 33 and 34.
27 489. The C.P.R. makes the further point:
28 "The total value of cash and lands
29 received by Canadian Pacific under the
30 Crow's Nest Agreement amounted to some



1 \$5 million. This sum has been repaid
2 many times over in rate reductions between
3 1897 and 1925 when the government fixed
4 by statute the level of grain rates.
5 Particularly since World War II, the low
6 level of these rates has created a
7 serious burden for Canadian Pacific. In
8 1958 alone this traffic would have earned
9 additional net revenue of \$18 million for
10 Canadian Pacific if the rates had been at
11 a just and reasonable level." C.P.R.
12 Memorandum Regarding "(a) Necessity that
13 Railways revenues from grain traffic now
14 moving at statutory and related rates
15 be adjusted in order that this traffic
16 will bear a fair proportion of total
17 transportation costs.
18 (b) Recommended solutions to enable the
19 railways to secure revenues based on
20 just and reasonable rates for movement
21 of grain in western Canada to export
22 positions while maintaining existing
23 freight charges on grain to farmers."
24 Submitted to the Royal Commission on
25 Transportation in Canada, p. 16.

26 490. The railways have come forward with
27 proposals to deal with the problems they are facing
28 under the Crowsnest Pass freight rates and they have
29 suggested that a solution might be found which would
30 give western grain growers favourable transportation



1 rates while at the same time offer the railways higher
2 revenues. The C.P.R. specifically suggests:

3 "(a) revenues to the railways for the movement
4 of grain and grain products to export
5 positions in western Canada based on a
6 just and reasonable rate level;

7 (b) continuance of the existing level of
8 freight charges to farmers on grain
9 and grain products moving to export
10 positions in western Canada;

11 (c) recognition of the national obligation
12 to western agriculture by crediting the
13 railways with the difference between a
14 just and reasonable rate level and the
15
16 prescribed statutory rate level so that
17 the present burden is not confined to
18 the railways and their other shippers."

19 C.P.R. Memorandum, *ibid.*, pp. 16 and 17.

20 491. In essence the solution suggested by the
21 railways is that the government of Canada should provide
22 assistance to "western grain growers of 50 per cent of
23 a just and reasonable rate". *Ibid.*, p. 17. Thus the
24 burden of subsidizing western freight rates would be
25 borne by the taxpayer rather than by the railways.

26 492. We do not agree with the interpretation
27 of the C.P.R. that the cash and land grants given to the
28 company have "been repaid many times over". We feel
29 that the financial and other assets given to the
30 Canadian Pacific Railway at the time they were given



1 were very valuable and that their present day value
2 is considerably greater than the C.P.R. is willing to
3 admit.

4 493. Further, as a result of the grants given,
5 the C.P.R. entered into an agreement of great national
6 importance and we would expect that the C.P.R. would
7 honour its undertakings.

8 494. Much has been said about the Crowsnest Pass
9 Rates being held to a level of some sixty years ago.
10 The movement of grain is a most essential movement
11 and the railways have made great technological advances
12 since the turn of the century.

13
14
15
16
17
18
19 -
20
21
22
23 -
24
25
26
27
28
29
30



1
2
3 495. The introduction of the diesel
4 locomotives has meant bigger trains, travelling at
5 greater speed. The quality of equipment is
6 immeasurably greater and the methods of maintenance
7 of both equipment and tracks have been significantly
8 improved. Many of these improvements have been
9 introduced only recently and the results are not
10 fully reflected in the economies which the railways
11 may justifiably expect from the heavy capital
investments they have made.

12 496. The whole problem of the Crowsnest
13 Pass Rates has been fully discussed before this
14 Commission by the provincial governments and other
15 parties most directly concerned with this matter.

16 497. The views of the government of the
17 Province of Quebec are that full consideration should
18 be given to the various arguments for and against
19 the retention of the Crowsnest Pass Rates and what,
if any, remedies should be recommended.

20 498. The government of the Province of
21 Quebec recognizes that the Crowsnest Pass Rates are
22 a vital part of the Canadian freight rate structure
23 and there are strong historical, legal, economic
24 and political reasons for the continuance of these
arrangements.

25 499. We have an open mind as to what
26 the best solution to this problem is. We would
27 be prepared to consider any reasonable and realistic
28 proposals which would take into account historical
29 facts and provincial rights and would make good
30



1
2
3 economic sense and be equitable to all parties
4 concerned.

5 500. Lower St. Lawrence Region. C.N.R.
6 operations in a part of the Lower St. Lawrence
7 region are administered from an office located in
8 Campbellton, New Brunswick, which looks after the
9 Chaleur sector. This sector includes approximately
10 five hundred miles of tracks located in the Gaspé
11 Peninsula and the Lower St. Lawrence in the Province
12 of Quebec.

13 501. This region has economic
14 characteristics of its own. In our view, the C.N.R.
15 could improve its revenue position and help the
16 region if it were to adopt the following recommendations:

17 502. First, open a district office for
18 the Lower St. Lawrence-Gaspé sector in this region,
19 called "Bas-St-Laurent-Gaspésie" or "Appalaches".

20 503. Second, employ French-speaking
21 personnel in this office and issue instructions and
22 conduct business bilingually in this region.

23 504. Third, organize a piggy-back service,
24 starting in Montreal and serving the Lower St. Lawrence
25 region and Gaspé Peninsula with loading platforms at
26 stations in Rivière-du-Loup, Edmundston, Mont-Joli,
27 Campbellton, Dalhousie, Gaspé and Rimouski and
28 wherever needed. (For details of recommendations,
29 see Resolution adopted by the Conseil d'Orientation
30 Economique du Bas-St-Laurent, November, 1960).

505. We have received complaints from
for-hire truckers that the C.N.R. has refused to



1
2
3 provide them with piggy-back services on runs from
4 Montreal through the Lower St. Lawrence region to
5 Gaspe and the Maritimes. This point has been
6 brought out in the Hearings before this Royal
7 Commission. (Transcript of Evidence, Hearings,
8 Vol. 122, pp. 20251 ff.).

9 506. Mr. J.W.G. Macdougall, Counsel,
10 speaking for the C.N.R. in answer to a question
11 by the Chairman of this Commission stated:

12 "...the railways in discharging
13 its obligations under the Railway
14 Act is not obligated to take goods of
15 its competitor, but the goods of the
16 public only. Our position is that
17 we have no obligation to take the goods
18 of our competitor." (Transcript of
19 Evidence, Ibid., p. 20256).

20 507. In our opinion, an independent
21 trucker is just as much a citizen and a member of the
22 public as any one else wanting to use railway
23 facilities. We do not agree with the stand taken
24 by the C.N.R. that they are entitled to refuse
25 transportation services through discriminatory
26 practices. We believe that such practices are
27 against the public interest and are indicative of
28 a philosophy which attempts to eliminate competition
29 through the non fulfilment of functions which the
30 railways are required to perform as public utilities.
As a result of the persistent refusal by the C.N.R.
to provide piggy-back services to independent



1
2
3 truckers, they have contributed to a reduction of
4 the business of for-hire truckers in this Lower
5 St. Lawrence and Gaspé region. Some of these
6 firms are encountering financial difficulties. The
7 government of Quebec believes that piggy-back services
8 under Plan 1 (Submission of the Canadian National
9 Railways, Ibid., p. 41) should be offered to any
10 licensed independent trucker who requires such
11 services, and not only to shippers directly (For
12 additional discussions of the differentiation between
13 shipper and trucker see Transcript of Evidence, Ibid.,
14 pp. 20251-56). in cases where such services are
15 available. We recommend that the term "shipper"
16 should be so defined as to mean also independent
17 highway carrier.

18 508. Employment of French-Speaking Personnel.

19 As a general principle, and this applies to
20 both the C.N.R. and C.P.R., we would like to see
21 more bilingual staff employed at all levels in the
22 administration as well as in the operations of the
23 railways.

24 509. The Maritime Freight Rates Act.

25 This Act, initially passed in 1927 and
26 subsequently amended, provides for statutory rates
27 at a level below those which would give the railways
28 a fair return for transporting goods in what the
29 Statute described as the "Select Territory" which
30 includes the Maritime Provinces and part of the
Province of Quebec. A number of changes have
been proposed including as a "first requirement the



1
2
3 covering by the Federal Government, by way of subvention
4 the difference in the rate gap between Maritime to
5 Eastern and Eastern to Eastern traffic. Second
6 and third requirements are the annual measurement of
7 this difference and the payment of the subvention
8 either to the shipper direct or to all types of
9 for-hire carriers." (Submission to the Royal
10 Commission on Transportation by the Maritime
11 Transportation Commission, September 1960, Vol. 1,
12 p. 43).

13 510. On July 1st, 1927, a reduction
14 of 20 per cent in the normal rates was granted
15 on all traffic in and out of the Maritime provinces up
16 to Levis, Quebec, the Federal Government paying
17 a subsidy to fill the gap. In 1957, after the
18 Report of the Gordon Commission, this 20 per cent
19 reduction was increased to 30 per cent within
20 the same territory. The Province of Quebec is
21 opposed to the changes proposed by the Maritime
22 Transportation Commission on the ground that they
23 run contrary to the true objective of the Maritime
24 Freight Rates Act. These include recognition of the
25 fact that the region covered by the "Select Territory"
26 has certain historical rights with respect to the
27 cost of railway transportation services provided in
28 the territory to enable industry and commerce in
29 this area to have access to the Canadian market as
30 a whole rather than be restricted to the area.



1
2
3 Section 11. Water Transportation.

4 511. The Future of Quebec Ports.

5 The Province of Quebec has a total of
6 seventy-four ports which in 1959 handled a total of
7 53.7 million tons. Principal commodities loaded
8 and unloaded included grain, wood pulp, petroleum
9 products, iron ore and general merchandise (for
10 further details, see paragraphs 134 and 135).

11 512. The Quebec ports, by and large,
12 have been doing a thriving and growing business that
13 has to some extent been stimulated by the completion
14 of the St. Lawrence Seaway. The prospects are for
15 further growth in the volume of shipping arriving
16 on the shores of the Province of Quebec, passing
17 through our waterways and using our harbour facilities.
18 The rate of growth will depend largely on three
19 factors.

20 513. First, the development of natural
21 resources and the growth of secondary industries
22 can make an important contribution to the use of
23 our harbours and related transportation facilities.

24 514. The mining developments are
25 responsible for the recent growth of the ports of the
26 estuary and the Gulf of St. Lawrence such as
27 Sept-Iles, Port-Cartier and Havre St. Pierre.
28 Forest products move towards paper mills situated
29 all along the river from Trois-Rivieres to Anticosti.
30 Hydro electricity has attracted two large smelters
which have contributed to the expansion of two ports;
Port Alfred on the Saguenay River and Baie-Comeau



1
2
3 on the St. Lawrence.

4 515. As world demand for minerals and
5 forest products expands, the Province of Quebec is
6 in a very favourable position to meet this demand
7 because of the high calibre of its natural resources
8 and the opportunities that exist to develop these
9 resources at world competitive prices. Hence we
10 believe that we will see a stepped-up rate of national
11 resources development in the course of the 1960's.

12 516. The growth of secondary industries
13 has contributed materially to the expansion of our
14 harbours not only to the Port of Montreal but to
15 many other ports on the St. Lawrence River. Foremost
16 amongst them is the Port of Sorel which serves a
17 great complex of major industries. These are mainly
18 heavy industries and their rapid growth has contributed
19 greatly to making Sorel one of the important
20 industrial centres of the province.

21 517. Our harbours, the railways and
22 truckers serving our ports will greatly benefit from
23 the expanding business which will develop.

24 518. Second, the opening of a deep channel
25 to Montreal has been a contributing factor to the
26 increasing volume of business handled by the Port of
27 Montreal. The volume of business has been rising
28 even though some ocean vessels may be by-passing the
29 city making use of the deepened canal system above
30 Montreal to go on to the Great Lakes.

519. The possibility of construction
of additional canal facilities entirely located on the



1
2
3 Canadian side has been raised. We believe that
4 as traffic on the St. Lawrence Seaway grows, further
5 expansion of these facilities will be required and
6 that as these are built they will benefit greatly our
7 ports.

8 520. Third, we are making some progress
9 with winter navigation on the St. Lawrence River.
10 Last year the "Eskimo" on her maiden voyage made it
11 as far as Three Rivers. Keeping the St. Lawrence
12 open in winter time as far as Montreal is a task
13 for the future, depending largely on the use of the
14 number of ice breakers which would patrol the river
15 above Quebec. The immediate prospects are for
16 increasing winter navigation from the open ocean to
17 Quebec City. Because of the importance of this
18 subject for the Province of Quebec and the region
19 affected, we are treating it separately in the section
20 below.

21 521. Winter Navigation.

22 In the preliminary report to this Commission,
23 the government of the Province of Quebec expressed the
24 opinion that the principal problem to be resolved if
25 we wish to use our ports to the maximum is to
26 reduce the "dead season". The answer to the
27 increased use of our port facilities is more winter
28 navigation.

29 522. Winter navigation from the open
30 Atlantic to Quebec City has been in operation since
the 1957-1958 season. Tonnage handled rose from
2,000 tons in that year to 193,000 tons in 1959-1960.



1
2
3 523. Increased winter navigation brought
4 a great deal of additional business to Quebec City.
5 Total wages for the four winter months of 1959-1960
6 amounted to \$511,000 as against \$228,000 in the
7 corresponding months of 1958-1959, when coastal
8 vessels were the only ships calling.

9 524. Trucking firms are reported to have
10 earned an additional \$250,000; railway revenues also
11 increased. Besides work for some 200 longshore men,
12 many more men were enabled to find work, keeping
13 roads and rails free of snow in the port and doing
14 other maintenance work.

15 525. The Industrial and Trade Bureau of
16 Greater Quebec in its submission to this Royal
17 Commission has made a strong case for keeping winter
18 navigation open on the St. Lawrence River. They
19 have outlined three advantages:

20 526. First, a reduction in transportation
21 and warehousing costs by enabling Canadian companies
22 to ship goods abroad in winter time without having
23 to wait until spring or without having to pay the
24 higher transportation costs involved in shipping
25 their goods to ports in the Maritime provinces.

26 527. Second, a detailed study of railraod
27 transportation rates showed savings of two cents to
28 forty-seven cents per 100 pounds, as a result of
29 shipping from the Port of Quebec in winter time.

30 528. Third, in 1958 total exports of
Canadian goods shipped overseas via U.S. ports,
represented 8.5 per cent of which 6.5 per cent went



1
2
3 through Atlantic ports of that country. Some of
4 this business could be directed to Canadian ports
5 if winter navigation were extended. (Transcript of
6 Evidence, Hearings, Ibid., pp. 10438 and 10439).

7 529. The Industrial Trade Bureau of
8 Greater Quebec concluded:

9 "that winter navigation on the St.
10 Lawrence as far up as Quebec has been
11 proven feasible and is an asset for our
12 region. The tangible success attained
13 incites us to renew our efforts to have
14 Quebec recognized as a national winter
15 harbour. It is obvious that winter
16 navigation to and from Quebec constitutes
17 a step forward for Canada's external trade
18 as a whole." (Transcript of Evidence,
19 Hearings Ibid., p. 10437.)

20 530. The Royal Commission on Canada's
21 Economic Prospects came to a similar conclusion:

22 "that the St. Lawrence River should be
23 kept open for winter navigation from Quebec
24 City through the Gulf. This area
25 requires better water transportation
26 services and, in particular, a year-
27 round boat service from Rimouski to such
28 points on the north shore as Baie Comeau
29 and Sept-Iles. The provision of a
30 year-round water transportation service
would help to reduce the present isolation
and the consequent high cost of seasonal



1
2
3 fluctuations in economic activity on the
4 north shore. We believe the development
5 of this important area would be speeded
6 if present transportation inadequacies
7 were improved in this way." (Final Report
8 Royal Commission on Canada's Economic
9 Prospects, Ibid., p. 287).

10 531. The Government of the Province of
11 Quebec shares the views expressed by the Industrial and
12 Trade Bureau of Greater Quebec and the Royal Commission
13 on Canada's Economic Prospects with respect to
14 extending winter navigation on the St. Lawrence River.

15 532. We have been encouraged by the
16 announcement made by the Minister of Transport that
17 the Federal Government will use ice breakers to
18 keep open the St. Lawrence route between Quebec
19 City and Cap-aux-Oies this coming winter. We
20 understand that where necessary the Federal Department
21 of Transport plans to provide ice breaker escorts
22 for ships with reinforced hulls travelling the route
23 from the Atlantic Ocean to Quebec City during the
24 current winter season. Help is also planned for
25 coastal vessels whenever possible.

26 533. The Government of the Province of
27 Quebec supports all endeavours to increase the extent
28 of winter navigation on the St. Lawrence River and
29 we believe that this will be in the interest of
30 Canadian industry at large, in the interest of
providing more jobs and incomes, and thus assist in
increasing the volume of business handled by our ports



1
2
3 and transportation industries servicing our ports.
4 We would ask the Commission to recommend strongly
5 that further energetic steps be taken to facilitate
6 and expand winter navigation in the St. Lawrence
7 River.

8 534. Shipping Companies and Trucking Services

9 Shipping companies have in recent years entered
10 the trucking business and they now run trucks not
11 only to look after delivery and pick-up of their
12 cargo, but also to provide a general trucking service.

13 535. We object to this practice for the
14 same reasons as we have put forward in objecting
15 to the railway companies entering the trucking business
16 on an extended basis.

17 536. Should the shipping companies wish
18 to improve their service to customers by providing
19 an extended trucking service, we believe that the
20 best way of providing this would be for the shipping
21 companies to work out arrangements with independent
22 trucking firms for the provision of such services and
23 we thus recommend.

24
25
26
27
28
29
30
---Short recess.



1
2 --- On resuming

3 THE CHAIRMAN: Order, please.

4 MR. FOURNIER: As to legislative proposals,
5 sir, I would like to here give a passing remark.
6 The French text, I should say, is more complete than
7 the English text, although the recommendations are
8 the same in both texts. In the French text,
9 however, you have some conclusions which precede
10 the expose.

11 THE CHAIRMAN: There is no difference in
12 the proposals?

13 MR. FOURNIER: There is no difference
14 in the recommendations, but there is an essential
15 difference in the formulation of the recommendations,
16 and also to bring them along by resume and so on.
17 You will find in the English text some of those
18 proposals have been repeated in part 111, which you
19 do not have in the French text.

20 THE WITNESS: Section 12.

21 Legislative Proposals.

22 537. Proposals by Railways. The
23 railways have submitted some legislative proposals
24 a number of which are of particular concern to the
25 Province of Quebec and we would like to comment
26 briefly on these.

27 538. Most of these proposals are based
28 on the basic premise that the railways should be
29 allowed to run their operations like a business and they
30 should be able to make every one of their operations
pay for itself.

539. We do not agree with this basic premise.



1
2
3 We feel that the railways are essential to the proper
4 functioning of the Canadian economy. We believe
5 that the railways have national responsibilities as
6 well as business responsibilities. As public
7 utilities, we believe that the railways should remain
8 under national control, which has been exercised
9 effectively by the Board of Transport Commissioners
10 for Canada.

11 540. We are expressing in the sections
12 that follow the view of the Government of the Province
13 of Quebec with respect to a number of recommendations
14 for legislative changes proposed by the railways.

15 541. First, the railways recommend, and
16 we quote the Canadian National Railways Submission:

17 "Section 328 and 334 of the Railway Act
18 be amended to allow the railways to set
19 competitive rates based upon ordinary
20 commercial principles of pricing, subject
21 to the requirement that the rates must
22 be made known to the shipping public,
23 remunerative, and not lower than necessary
24 to meet competition. (Sections 328 and
25 334 of the Railway Act deal with rate-
26 making and control, C.N.R. submission,
27 Ibid., p. 13).

28 542. We object to the amendment proposed
29 because it would give the railways discretionary
30 power to set prices and rates for its services and
the conditions and terms under which these services
may be offered. We do not agree with the suggestion



1
2
3 of the C.N.R. that in the interest of flexibility
4 the railways should be given freedom of rate-making.
5 As we have indicated earlier, public interest
6 requires that the Board of Transport Commissioners
7 for Canada should retain the right to review such
8 rates.

9 543. Second, the C.N.R. have made certain
10 recommendations with respect to changing the provisions
11 of Sections 168 and 315 of the Railway Act and Section
12 2 (3) of the C.N.-C.P. Act. These changes are
13 designed to make it easier for the railways to abandon
14 railway lines and to discontinue passenger services
15 on certain runs.

16 544. We are against these legislative
17 changes proposed. We feel that these changes would
18 not serve the best national interest and would not
19 give the people affected the necessary protection.
20 We support the system as it is presently in operation
21 for reasons elaborated upon in Section 9.

22 545. Third, the railways have recommended
23 a change in the Railway Act, "so that the Governor-
24 in-Council will have no power to vary or rescind
25 an order, decision or regulation of the Board which
26 has been the matter of a judgment of the Supreme
27 Court of Canada following an appeal to that Court
28 taken under Section 53(2)". (Submission of
29 Canadian National Railways, Ibid., p. 62).

30 MR. SINCLAIR: This is the recommendation,
as the footnote shows, of Canadian National. The
position of Canadian Pacific has been stated by me



1
2
3 during the proceeds, and it is that we think that
4 the power of the Governor-in-Council in all respects
5 should be abrogated by legislative amendment, and
6 for the reasons I have stated.

7 THE CHAIRMAN: We understand.

8 THE WITNESS:

9 546. The Government of the Province of
10 Quebec believes that the Governor-in-Council should
11 retain full powers, as is presently provided under
12 Section 53 of the Railway Act, and it is opposed to
13 any change of this Section. We believe that
14 the present system provides for a more flexible
15 formulation of transportation policy by a government
16 responsible to the people of Canada and we would like
17 to see this system retained.

18 547. Fourth, the C.N.R. have recommended
19 that Section 265 of the Railway Act be amended "to
20 allow contribution from the Railway Grade Crossing
21 Fund toward the cost of maintenance and operation of
22 protection of any type of existing crossings in such
23 amount as the Board may deem reasonable. The Fund
24 should also be allowed to share in the cost of
25 maintenance and operation of crossings protected in
26 the future in the same proportion as it presently
27 shares in the cost of construction." (Submission by
28 Canadian National Railways, Ibid., p 66).

29 548. The Government of the Province of
30 Quebec opposes this proposal on the ground that
maintenance operations of railway trackage used by
the railways are part of their operating responsibilities.



1
2
3 We would not want to see the Railway Grade Crossing
4 Fund diluted by use of the fund for any other
5 purpose but on new construction. On the contrary, we
6 feel that even greater resources should be made
7 available to the Fund to speed up the process of
8 removal of grade crossings which have cost the nation
9 such great losses in terms of life and property.

10 549. Fifth, the C.N.R. have recommended, and
11 we quote the C.N.R. Submission: "that section 317 of
12 the Railway Act and Section 32(6) of the Transport
13 Act be amended to enable quantity rates to be quoted
14 both for tariff movements and for agreed charges."
15 (Ibid., p. 69).

16 MR. SINCLAIR: I hope it is understood
17 now that this is restricted to Canadian National.

18 MR. McDONALD: I think it might clarify
19 it without so many interruptions as long as it is
20 understood that the Canadian Pacific only recommends
21 one thing, and that is more money for carrying grain.

22 MR. SINCLAIR: Well, I do not know about
23 that. They recommend just and reasonable rates
24 for carrying grain, and they have a number of other
25 suggestions in regard to Section 53 and matters of
26 that kind. I am surprised that my friend Mr.
27 McDonald has not understood the submission of
28 Canadian Pacific.

29 MR. McDONALD: I have understood it clearly.
30 It is quite simple.

31 MR. FRAWLEY: I restrain myself from offering
32 any comment at all.



1
2
3 MR. SINCLAIR: It is obvious that Mr.
4 Frawley has understood.

5 MR. FRAWLEY: Yes, I certainly understand
6 what you are trying to do.

7 THE WITNESS:

8 550. The Government of Quebec is opposed
9 to any amendment to the Section above mentioned on
10 the ground that such amendments would be contrary to the
11 principle of equality of treatment under the actual
12 rate-making rules. In our opinion the proposed
13 changes in this legislation would lead to discrimination,
14 which we believe is not in the national interest.

15 551. Sixth, the C.N.R. have recommended
16 "that Section 156(1) and 341 should be amended to allow
17 agreements to be made between rail and highway carriers
18 for the establishment of continuous routes and
19 arrangements by rail and road and to divide the earnings
20 from such through movements between them". (Submission
21 of the Canadian National Railways, Ibid., pp 70 and 71).

22 552. We are in favour of the proposals
23 on the understanding that as far as the Province
24 of Quebec is concerned, arrangements of transportation
25 by rail and road should be worked out between the
26 railways and "independent truckers", (The words
27 "independent trucker" wherever used in the present
28 submission mean any trucking enterprise in which the
29 railways do not have any direct or indirect financial
30 or managerial participation. Hence, we mean
31 trucking firms which carry on their own business in
32 a completely independent way.), except in cases where



1
2
3 the railways already own their own trucking operations,
4 and are duly authorized by the Quebec Transportation
5 Board to perform such operations.

6 553. Seventh, the railways have recommended
7 that Section 351 of the Railway Act be repealed or
8 amended to provide that where Members of the Senate
9 and House of Commons and other privileged persons are
10 presently entitled to free transportation services,
11 the railways should be reimbursed for such services
12 and that similar amendments should be made to Statutes
13 relating to the Board of Grain Commissioners, the
14 Department of National Revenue and the Post Office
Department. (Ibid., p. 76).

15 554. We are not in favour of the changes
16 proposed. We feel that Members of the House of
17 Commons and the Senate are fully entitled to the
18 transportation privileges they now enjoy, and that
19 the railways, as part of their national responsibilities,
20 should continue to provide these services without
remuneration by the Government of Canada.

21 555. Eighth, the C.N.R. have recommended
22 that Section 21 of the C.N.R. Act should be amended
23 to provide in cases it is considered to be in the
24 national interest, routing preference to Canadian
25 Atlantic ports; subsidies covering additional
26 costs of this routing to be paid to the railways
concerned.

27 556. The Government of the Province of
28 Quebec favours the retention of the present export
29 and import rates. We have given the reasons in
30



1
2
3 paragraphs 464 to 470. Therefore our Government
4 opposes any additional payments to the railways for
5 routing to the Atlantic sea ports. Such additional
6 payments to fulfil what we consider to be part of the
7 railways national obligations are unwarranted.

8 557. Ninth, the railways have recommended
9 general revision of railway legislation because many
10 of its provisions have lost some of their usefulness
11 with the passage of time. In particular, the C.N.R.
12 has submitted that this review and revision of all
13 railway legislation should be "undertaken by some
14 competent authority to be named by the Governmmt of
15 Canada". (Submission of the Canadian National Railways,
16 Ibid., p. 82).

17 558. The Government of the Province of
18 Quebec agrees with this proposal. We believe that
19 a comprehensive review of railway legislation is
20 overdue and that all provincial governments should be
21 invited to participate in the framing of recommendations
22 with respect to an over-all revision of railway
23 legislation.

24 559. Tenth, the railways have recommended
25 that payment of such subsidies (Subsidies mentioned
26 include Freight Rates Reduction Act, Maritime Freight
27 Rates Act, East-West Bridge Subsidy, North Sydney-
28 Port Aux Basques Gulf Service, North Sydney-Islands
29 Ports Service, Prince Edward Island Car Ferry Service,
30 and Newfoundland Coastal Service. Ibid., p. 86),
should be speeded up, with such payments being based
on estimates rather than actual operating experience,



1
2
3 with an adjustment made at a later date. (Ibid. p. 88).

4 560. The government of the Province of
5 Quebec has no objections to this proposal.
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



PART III - SPECIFIC RECOMMENDATIONS

Without limitation or exclusion of the recommendations expressed or implied in Part I and Part II of this submission, the province of Quebec desired to stress the following specific recommendations.

1. Abandonment of Railway Lines or Services.

That no changes or amendments be permitted to sections 168 and 315 of the Railway Act and Sub-section 3 of Section 2 of the C.N.-C.P. Act, as proposed by the railways.

2. Maritime Freight Rates Act.

That no change be made in the Maritime Freight Rates Act, as proposed by the Maritime Transportation Commission, since such changes would disrupt the economic equilibrium of the other provinces of Canada.

3. Pick-up and Delivery.

That the Royal Commission recommend to the Federal Government the amendment of the C.N.R. Act with regard to their Express companies, so that the latter in the province of Quebec come within the scope of the Quebec Transportation Board Act as far as intercity trucking is concerned.

4. C.N. - C.P. Act

That the railways make more extensive use of this law, rather than abrogate it.

5. Railway Commuter Services

That commuter services be improved by the use of modern equipment, an increase in number of runs, re-arrangement and improvement of quality of trackage,



1 the pooling of equipment, and possibly, the setting up
2 of a separate authority to make the best use of
3 available railway assets.

4 6. Lower St. Lawrence Region

5 (a) That a sector for the region of the
6 Lower St. Lawrence-Gaspe be created by
7 the C.N.R. with offices within the
8 territory of the province of Quebec.

9 (b) That office employees, as well as
10 employees generally in this region be
11 French-speaking, and business conducted
12 in this language, or at least bilingually.

13 7. Piggy-back Services

14 That this Royal Commission recommends to
15 the Federal Government the amendment of the Railway
16 Act so that the railways be obliged to offer Piggy-back
17 service platforms to duly licensed independent truckers,
18 according to Plan 1 of the Canadian National Railways
19 Submission.

20 8. Winter Navigation on the St. Lawrence.

21 That the Federal Government proceed
22 energetically with its policy of encouraging winter
23 navigation on the St. Lawrence.

24 9. Employment of French-speaking Personnel

25 That as a general principle, more
26 bilingual staff be employed at all levels of railway
27 administration, as well as in the operations of the
28 railways.

29 10. Extension of the Railway Lines

30 (a) That a railroad line be constructed



between Dolbeau-Baie Comeau-Port Cartier
and Sept Iles.

(b) That the railroad line from Mont Laurier
be extended to Maniwaki and Senneterre.

11. Feed Grain Rates Assistance

(a) That the policy of a direct subsidy to
the industries concerned should be made
the subject of legislation, instead of
by Order in Council.

(b) That the subsidy be increased for the
various regions of the province of Quebec.

(c) That the amount of the subsidy and
its distribution be fixed by Order
in Council each time there is a need
to do so, after consultation with the
various provincial departments concerned.

12. Crowsnest Pass Rates

Due to circumstances which have not allowed
the province of Quebec to participate at the beginning
of these hearings on this very important question, we
do not wish to put forward a specific recommendation.
However, since the problem of the transport of grain
remains one of the most vital questions in the Canadian
economy, we do wish to express the following opinion:

If, in the light of the evidence,
this Royal Commission concludes that an
increase in the Crowsnest Pass Rates is
justified, such increase should not be
reflected in the sale price of grains,
and hence, a subsidy from the Federal



1 government would be indicated.

2 MR. FRAWLEY: Mr. Chairman, I observe
3 in the French copy there is quite a lot on page 73
4 under "Tarif du Nid-de-Corbeau". Now, this is compressed
5 here in very few words. I assume, looking at yesterday's
6 transcript that the whole of these remarks are before
7 the Commission and everything that the province of
8 Quebec said with regard to the Crowsnest Pass rates,
9 although I see under some limitation with regard to
10 a specific recommendation, is before the Commission.

11 MR. FOURNIER: Yes.

12 MR. SINCLAIR: I also understand that
13 the recommendation on Crowsnest Pass Rates not being
14 specific but an opinion being expressed synthesizes
15 the opinion of the government of the province of
16 Quebec. So, therefore, that this paragraph that is
17 just being read by the witness is the synthesis and
18 expressed opinion of the province of Quebec.

19 MR. FRAWLEY: As far as I am concerned -
20 I do not want to bother reading it in French or English -
21 it should be on the record as to what the government of
22 Quebec says with regard to these rates. I am reading at
23 page 73 of the French version.

24 THE CHAIRMAN: We will interpret it.

25 MR. SINCLAIR: I would like to have this
26 point clarified because while I do not pretend to have
27 as clear a knowledge of what is said in the French
28 version as Mr. Frawley, I see in it certain words that
29 could cause a different interpretation to be placed on
30 it. This is why I am anxious to know whether the



1 government of the province of Quebec in the English
2 version at page 137 under recommendation 12, having
3 said that they have no specific recommendation, are
4 expressing that opinion and that opinion synthesizes
5 the situation of the opinion of the government of the
6 province of Quebec.

7 MR. FOURNIER: Mr. Chairman, regarding
8 all legislative proposals, as I said, including the
9 third part on the end of the second part it is the
10 French text that should be taken in because it is more
11 complete and gives more explanation.

12 THE CHAIRMAN: The French version is your
13 real submission?

14 MR. FOURNIER: Yes.

15 COMMISSIONER MANN: In cases of doubt
16 the French version is the authoritative version ?

17 MR. FOURNIER: That is right. For
18 instance, in the Crowsnest Pass Rates in the French
19 text to which my learned friend has referred we say
20 here, to translate broadly, that we think that the
21 improvement and the modernization of the railways
22 has been very recent and we think that the Board should
23 consider this seriously. This resulted in a reduction
24 in the cost of moving grain resulting by reason of the
25 facility of loading and unloading and the cost, the
26 rolling cost towards the port of destination and the
27 upkeep of the rail. All these factors should be taken
28 into consideration to find out whether or not the
29 request of the railways should be granted or not. The
30 transport of grain in Canada is one of the most



1 important movements in the world. However, considering
2 the very recent modernization of the railways, have
3 the railways had time to realize the financial result
4 of their modernization? This is the question. This
5 is why the request of the railways should be examined
6 very closely when they ask for an increase and we should
7 ask ourselves if that request is not premature. The
8 government of the province of Quebec do not believe
9 it should file here a formal recommendation as to
10 the conclusion.

11 As I said before, at the end of the
12 submission you have the recommendation in the text
13 but as to the legislation starting at page 66, section
14 12 down, this is the text which will prevail.

15 COMMISSIONER MANN: Well, so that we
16 will have it perfectly straight in any case right
17 throughout your submission where there is any conflict
18 between the English and the French text the French
19 shall prevail?

20 MR. FOURNIER: The French shall prevail.

21 MR. MARTINEAU: Mr. Chairman, may I add
22 this: in the English version you will find, let us
23 say the Crowsnest Pass Rate recommendations -- you
24 will find in Part II, paragraph 479 and following
25 what has been said in the French text in recommendations.

26 THE CHAIRMAN: You have said it before?

27 MR. MARTINEAU: It was said before but
28 in the French text it has been partly repeated in the
29 recommendations so if you put the two together in the
30 English text I think you will pretty well get what was



1 written in the French text.

2 MR. SINCLAIR: I would certainly like
3 to clarify that. I would like to accept the statement
4 made by Mr. Martineau because I have looked at it in
5 that respect and if what he is saying is that in the
6 English text you can take what is said in part II on
7 the Crowsnest plus the recommendations in the English
8 text and you can say that is the position expressing
9 the position of the province --

10 MR. MARTINEAU: Yes. But supposing I
11 am wrong and that there could be some slight difference
12 or a difference then we say revert to the French text
13 and then you will have it.

14 MR. SINCLAIR: Perhaps I will have the
15 opportunity of clarifying this during cross-examination
16 of the witness.

17 MR. FOURNIER: We might translate it into
18 another language.

19 MR. SINCLAIR: You could try that but
20 the word "premature" --

21 MR. FRAWLEY: Well, it is there, it is
22 in print.

23 MR. SINCLAIR: We will clarify it when
24 I have the opportunity to do so on cross-examination.

25 MR. FRAWLEY: You can try.

26 MR. SINCLAIR: Of course, that is all
27 I ever do.

28 MR. VERREAULT:

29 13. Horizontal Increases.

30 That the necessary legislation be passed



1 to compel the railways to re-adjust agreed charges,
2 such re-adjustment to be equal to the percentage of
3 the horizontal increase.

4 14. Passenger Trains - Long and Short Hauls

5 That railway management revise their
6 policy in the light of the evidence made on this
7 subject matter before this Royal Commission, as the
8 question cannot be solved by way of new legislation.

9 15. General revision of Railway Legislation.

10 That all provincial governments be
11 invited to participate in the framing of recommendations
12 with respect to an over-all revision of railway
13 legislation, which in our opinion is overdue.

14 MR. SINCLAIR: On horizontal increases,
15 in reading through the French version, once again,
16 there is a difference. Would I be correct in saying
17 the French version states that horizontal increases
18 pertaining to railway rates result from an application
19 of a general percentage increase to rates and that
20 the purport here is that the government of the
21 province of Quebec supports the principle of horizontal
22 percentage increase, subject to the application by
23 statute, to agreed charges.

24 MR. FRAWLEY: Mr. Chairman, before Mr.
25 Martineau speaks I would like to call attention to the
26 fact that on page 73 of the French version there is
27 a statement that says, after having discussed horizontal
28 percentage increases, the French version says:

29 "Mais il appert que ceci est laisse
30 a leur libre arbitre. Il y a la danger



1 de discrimination."

2 I intend to refer to that in my
3 examination. I do not think the province of Quebec
4 is taking that out; it is there.

5 MR. SINCLAIR: Of course it is there.
6 Once again, I should not even be attempting to do this
7 but I must say that that is related to the question of
8 horizontal increases on the agreed charges and if I am
9 wrong in that in regard to the French version I would
10 certainly appreciate my learned friends putting me
11 right because this is an important matter, just as
12 the other was important.

13 MR. MARTINEAU: Mr. Chairman, could we
14 have just a minute?

15 MR. SINCLAIR: I should explain to my
16 learned friend the reason for our concern here is that
17 both of these issues I think are issues that are
18 major ones before this Commission and ones in which
19 there are some differences of opinion between certain
20 people.

21 MR. FOURNIER: The purpose of paragraph
22 13 there and what we expressed regarding horizontal
23 increase is this. We state this: whenever there is
24 a horizontal increase it should be applied to agreed
25 charges with the exception of statutory rates which
26 have to be changed through legislation. All other
27 rates should bear their share of this horizontal
28 increase. In other words, there should not be any
29 privileged carrying and if you have an agreed charge
30 which is in force we suggest that as soon as the



1 contract, the old contract is ended that it carries
2 on, and the railways cannot do otherwise, carries on
3 its share of the horizontal increase in order that
4 there should not be a privileged shipper.

5 Let us say, for instance, to explain,
6 that an agreed charge will come in on the first of
7 April and a horizontal increase is foreseen or has been
8 granted on the first of October. While these agreed
9 charges will benefit, will stay as is for the whole
10 year from April to April, as soon as it finishes in
11 April then it should bear its share of the horizontal
12 increase.

13 MR. MARTINEAU: May I add again that
14 the recommendation 13 on horizontal increase would be
15 about the same as what is in paragraph 462 at page
16 114. This is just a repetition of what is in 462.
17 In 460 we say:

18 "The report of the Royal Commission on
19 Transportation of 1951 considered this
20 matter at great length, including an
21 examination of the experience in the
22 United States. We concur with the
23 conclusions of the Royal Commission."

24 We put in the conclusion:

25 "'The remedy does not lie in the
26 prohibition, statutory or other, of
27 horizontal increases, but is in the hands
28 of the railways themselves.'"

29 That forms part of the submission.

30 THE CHAIRMAN: What you are saying is that



1 any general increase be applied to agreed charges too?

2 MR. MARTINEAU: Yes, but we go further
3 than that in paragraph 460.

4 MR. SINCLAIR: I understand the position
5 and I thank my friends for clarifying it for me.

6 MR. VERREAULT:

7 16. Railway Grade Crossing Fund

8 That the proposed amendments by the
9 railways in Section 265 of the Railway Act be
10 rejected as the Railway Grade Crossing Fund is
11 insufficient to adequately provide for even existing
12 requirements.

13 17. Method of Making Subsidy Payments

14 That, as requested by the railways, the
15 Federal government pay subsidies on the basis of
16 estimates, with adjustments to be made at a later date.

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30



PROVINCE of QUEBEC

NATURAL REGIONS

LEGEND

FEET	
1500 and over	
1000 to 1500	
500 to 1000	
0 to 500	

TABLE 1: INDICATORS OF THE IMPORTANCE OF THE TRANSPORTATION INDUSTRY
CANADA, 1959 AND 1960

Item	Number and Amount
Total Number of Persons Employed (1)	6,038
Persons Employed in Transportation Industries (1)	325 (2)
Persons Employed in Transportation Industries as a Percentage of Total Number Employed	5.4
Total Wages and Salaries (3)	18,213
Wages and Salaries in Transportation Industries	1,355
Wages and Salaries in Transportation Industries as a Percentage of Total Wages and Salaries	7.5
Total Business Capital Investment (4)	4,720
Investment in Transportation Industries	689
Investment in Transportation Industries as a Percentage of Total Business Investment	14.6

Source: "The Labour Force", Sept. 1960, and "National Accounts, Income and Expenditures 1959", both from the Dominion Bureau of Statistics, and "Private and Public Investment in Canada", Outlook, 1960, Department of Trade and Commerce.

- (1) As of June 1960.
- (2) Special estimate based on data on employment in transportation and other utilities, and supplementary information.
- (3) Includes supplementary labour income and covers 1959.
- (4) Covers 1959.

TABLE 2: GROSS DOMESTIC PRODUCT, TRANSPORTATION INDUSTRIES AND ALL INDUSTRIES
CANADA, 1928, 1946, and 1959

Year	Population Thous.	Gross Domestic Product at Factor Cost				Implicit Price Index Gross National Expenditure (1949 - 100)
		Current Dollars		Constant Dollars (1)		
		Trans- portation \$ Mill.	All Industries \$ Mill.	Trans- portation \$ Mill.	All Industries \$ Mill.	
1928	9,835	500	5,637	747	8,426	66.9
1946	12,792	865	10,791	1,113	13,888	77.7
1959	17,442	2,148	30,898	1,538	22,117	139.7
Percentage Increase						
1928-1946	30.1	73.0	91.4	49.0	64.8	16.1
1946-1959	36.4	148.3	186.3	38.2	59.2	79.8
1928-1959	77.3	329.6	448.1	105.9	162.5	108.8

Source: "National Accounts, Income and Expenditure, 1926-1956", and "1959",
Dominion Bureau of Statistics.

(1) Gross domestic product at factor cost in transportation and all industries
has been converted into constant dollars by using the implicit price index
of Gross National Expenditure shown in the last column of the Table.

TABLE 3: CAPITAL INVESTMENT IN TRANSPORTATION INDUSTRIES, BY SECTORS
CANADA, 1949 AND 1959

Sector	1949 \$ Mill.	1959 \$ Mill.	Percentage Increase 1949 - 1959
Railway Transport (1)	154.2	369.0	139.3
Water Transport and Services	23.6	80.0	239.0
Motor Transport	17.9	44.1	146.4
Miscellaneous Transportation Industries (2)	14.7	195.7	-- (3)
Total Transportation	210.4	688.8	227.4
Total Business Capital Investment	2,130.0	4,720.0	121.6

Source: "Private and Public Investment in Canada", Outlook 1951 and 1960,
Department of Trade and Commerce.

- (1) Includes telegraphs.
- (2) Includes urban transit, air transport, pipelines, toll highways and bridges.
- (3) Because of a very large increase in the volume of pipeline construction in 1959 as compared with 1949, a comparison of capital expenditures for the miscellaneous sector is not very meaningful.

TABLE 4: PERSONAL INCOME, TOTALS AND ANNUAL PERCENTAGE CHANGES, BY REGIONS
CANADA, 1949 - 1959

Period	Atlantic Provinces	Quebec	Ontario	Prairie Provinces	British Columbia	Canada
Totals - \$ Mill.						
1949	980	3,062	4,904	2,413	1,256	12,638
1950	1,041	3,317	5,285	2,381	1,379	13,428
1951	1,147	3,763	6,093	3,215	1,568	15,824
1952	1,249	4,152	6,749	3,471	1,728	17,395
1953	1,313	4,469	7,209	3,452	1,844	18,336
1954	1,369	4,647	7,397	3,045	1,911	18,421
1955	1,423	4,847	7,918	3,431	2,064	19,738
1956	1,561	5,318	8,617	3,987	2,332	21,885
1957	1,639	5,719	9,322	3,771	2,499	23,024
1958	1,729	6,002	9,837	4,233	2,567	24,440
1959	1,841	6,337	10,520	4,454	2,715	25,940
Annual Percentage Changes						
1949 - 1950	6.2	8.3	7.8	- 1.3	9.8	6.3
1950 - 1951	10.2	13.4	15.3	35.0	13.7	17.8
1951 - 1952	8.9	10.3	10.8	8.0	10.2	9.9
1952 - 1953	5.1	7.6	6.8	- 0.5	6.7	5.4
1953 - 1954	4.3	4.0	2.6	- 11.8	3.6	5.0
1954 - 1955	3.9	4.3	7.0	12.7	8.0	7.1
1955 - 1956	9.7	9.7	8.8	16.2	13.0	10.9
1956 - 1957	5.0	7.5	8.2	- 5.4	7.1	5.2
1957 - 1958	5.5	4.9	5.4	- 12.3	2.7	5.2
1958 - 1959	6.5	5.6	6.9	5.2	5.8	6.1

Source: "National Accounts, Income and Expenditure, 1926-1956" and "1959",
Dominion Bureau of Statistics.

Note: Over the decade 1949 to 1959 each of the regions was leading Canadian economic expansion in certain years. On the basis of the two leading regions in terms of percentage increase of personal income, the distribution is as follows:

Atlantic Provinces	- three times, 1953, 1957 and 1958.
Quebec	- five times, 1951, 1952, 1953 and 1956.
Ontario	- five times, 1951, 1952, 1956 and 1958.
Prairie Provinces	- four times, 1950, 1954, 1955 and 1957.
British Columbia	- three times, 1949, 1954 and 1955.

TABLE 5: EMPLOYMENT IN AGRICULTURE, MANUFACTURING,
SERVICE INDUSTRIES AND OTHER INDUSTRIES,
CANADA, SELECTED YEARS, 1871- 1960

Year	Agriculture	Manufacturing	Service Industries	Other (1) Industries	Total
<u>Number - Thous.</u>					
1871	566	148	192	224	1,130
1901	717	309	496	261	1,783
1945	1,056	1,149	1,769	368	4,342
1960 (2)	757	1,487	3,213	690	6,147
<u>Distribution - Per cent</u>					
1871	50.0	13.1	17.0	19.9	100.0
1901	40.2	17.3	27.8	14.7	100.0
1945	24.4	26.5	40.7	8.4	100.0
1960 (2)	12.3	24.2	52.3	11.2	100.0

Source: Data for 1871, 1901 and 1945 from "Canadian Economic Development, 1867 - 1953",
by O. J. Firestone, London, England, 1958, p. 184, and data for 1960 from "The
Labour Force", Sept. 1960, Dominion Bureau of Statistics.

(1) Covers construction and primary industries other than agriculture.

(2) September.

TABLE 6: PERCENTAGE CHANGES IN EMPLOYMENT IN NINE MAJOR INDUSTRIES,
PROVINCE OF QUEBEC AND CANADA, 1949-1959

Type of Industry	Percentage Change	
	Quebec	Canada
Forestry	- 13.1	- 21.1
Mining	40.1	23.4
Manufacturing	9.5 (2)	11.1
Construction	33.4	30.3
Total - Four Commodity Producing Industries (3)	17.5	10.9
Transportation (4)	17.0	14.3
Other Public Utility Operations	35.3	38.7
Trade	36.6	35.3
Finance, Insurance and Real Estate	52.4	53.2
Other Service Industries	39.6	39.3
Total - Five Service Industries (5)	36.2	36.1
Total - Nine Industries	18.5	19.7

Source: "Review of Employment and Payrolls", Dominion Bureau of Statistics, 1959.

- (1) Covering establishment employing 15 or more employees.
- (2) The slight difference between the percentage increase in manufacturing shown in this Table and in Table 12 is due to this table covering establishments with 15 or more employees and Table 12 covering all manufacturing establishments.
- (3) Unweighted average of increase of four commodity producing industries.
- (4) Including storage and communications.
- (5) Unweighted average of increase of five service industries.

TABLE 7: POPULATION, LABOUR FORCE AND EMPLOYMENT,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949, 1959 and 1960

In Thousands

Year (1)	Population	Labour Force			Persons Employed		
		Men	Women	Total	Men	Women	Total
1949	3,882	1,117	313	1,430	1,085	309	1,394
1959	4,999	1,332	422	1,754	1,249	408	1,657
1960	5,106	1,361	455	1,816	1,276	436	1,712
Percentage Increase 1949- 1959	28.8	21.8	34.8	22.7	15.1	32.0	18.9

Source: Annual Population Bulletins, and the "Labour Force", Supplement,
September 1960, both publications of the Dominion Bureau of Statistics.

(1) As of June.

TABLE 8: PERSONAL INCOME, FARM CASH INCOME, BUSINESS INCOME, AND INVESTMENT INCOME,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	Personal Income (1)					Farm Cash Income (2) \$ Mill.	Business Income (3) \$ Mill.	Investment Income (4) \$ Mill.
	Total		Per Capita		Constant Dollars (5)			
	Current Dollars \$ Mill.	Constant Dollars (5) \$ Mill.	Current Dollars	Constant Dollars (5)				
1949	3,062	3,062	789	789		321	294	268
1959	6,337	4,886	1,268	978		421	466	535
Percentage Increase 1949- 1959	107.0	60.0	60.7	24.0		31.2	58.5	99.6

Source: "National Accounts", 1926-1956, and "Farm Cash Income", 1959, both publications of the 1959 Dominion Bureau of Statistics.

(1) Covers all the incomes of persons resident in the Province of Quebec, including social security payments and investment income.

(2) Covers cash income from sales of farm and forestry products off the farm.

(3) Covers net income of non-farm unincorporated business.

(4) Covers receipts of interests and dividends, and net rental income by persons.

(5) Deflated by using the implicit price index in personal expenditures on consumer goods and services (1949 = 100). Prices rose between 1949 and 1959 by 29.7 per cent.

TABLE 9: CAPITAL EXPENDITURES, BUSINESS AND SOCIAL CAPITAL,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949, 1959, 1959, AND 1960.

\$ Mill.

Year	New Construction	New Machinery and Equipment	Business Capital Expenditures	Social Capital Expenditures	Total Capital Expenditures	
					Current Dollars	Constant (1) Dollars
1949	490	303	477	316	793	793
1959	1,509	621	1,262	872	2,130	1,408
1960 (2)	1,448	681	1,270	859	2,129	1,392
Percentage Increase 1949-1959	208.0	105.0	164.6	179.9	168.6	77.6

Source: "Private and Public Investment, Outlook" 1951, and 1960,
Regional Estimates, Department of Trade and Commerce.

(1) Deflated by using the implicit price index of Business Gross
Fixed Capital Formation (1949 = 100).

(2) Forecast.

TABLE 10: HOUSEBUILDING AND FOREST INDUSTRIES
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	House Building		Net Value of the Forest Industries	
	Starts Thous.	Completions Thous.	Current Dollars \$ Mill.	Constant Dollars \$ Mill. (1)
1949	24.2	22.9	448	185
1959	36.3	38.9	725	238
Percentage Increase 1949- 1959	50.0	69.9	61.8	28.6

Source: Housing statistics are from "Canadian Housing Statistics", Central Mortgage and Housing Corporation, Second Quarter 1960; net value of the forest industries for 1949 is from "Canadian Forest Statistics", Annual Report, 1949, Dominion Bureau of Statistics; figure for 1959 is an estimate based on 1957 data from the same reports and supplementary information.

(1) Deflated by using the wholesale price index of wood and wood products (1935-1939 = 100).

TABLE 11: ELECTRIC ENERGY PRODUCED, VALUE OF MINERAL PRODUCTION AND RETAIL SALES, QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	Electric Energy Produced Bill. K.W.H.	Value of Mineral Production		Retail Sales	
		Current Dollars \$ Mill.	Constant Dollars (1) \$ Mill.	Current Dollars \$ Mill.	Constant Dollars (2) \$ Mill.
1949	26.3	165	103	1,872	1,872
1959	44.6	433	211	3,793	2,924
Percentage Increase 1949- 1959	69.6	162.4	104.9	102.6	56.2

Source: Electric Power Statistics, Mineral Production, Retail Trade, Annual Reports, 1949 and 1959, Dominion Bureau of Statistics.

- (1) Deflated by using wholesale price indices of iron and its products, non-ferrous metals and non-metallic minerals (1935-1939 = 100).
- (2) Deflated by using the implicit price index for personal expenditures on consumer goods and services (1949 = 100).

TABLE 12: GROWTHS OF MANUFACTURING INDUSTRY,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	Number of Establishments	(1) Number of Employees	Gross Value of Production	
			Current Dollars \$ Mill.	Constant Dollars (2) \$ Mill.
1949	11.6	390	3,789	1,902
1959	12.3	430	6,850	2,835
Percentage Increase 1949- 1959	6.0	10.3	174.2	49.1

Source: Data for 1949 are from "Preliminary Statements of Manufactures",
Dominion Bureau of Statistics. Data for 1959 are preliminary estimates.

(1) Yearly average.

(2) Deflated by using the wholesale price index for fully and chiefly manufactured
products (1935-1939 = 100).

TABLE 13: GROSS VALUE OF PRODUCTION OF MANUFACTURING INDUSTRIES, BY SECTORS
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1957

Sector	1949		1957		Per cent Change 1949-1957
	\$ Mill.	Per cent	\$ Mill.	Per cent	
Food and Beverages	705	18.6	1,108	16.6	57.2
Tobacco and Products	109	2.9	170	2.5	56.0
Rubber Products	33	0.9	60	0.9	81.8
Leather Products	94	2.5	110	1.6	17.0
Textile Products (1)	348	9.2	484(2)	7.2	39.1
Clothing	411	10.8	475	7.1	15.6
Wood Products	193	5.1	308	4.6	59.6
Paper Products	455	12.0	728	10.9	60.0
Printing, Publishing and Allied Trades	102	2.7	205	3.1	101.0
Iron and Steel Products	266	7.0	593	8.9	122.9
Transportation Equipment	204	5.4	416	6.2	103.9
Non-ferrous Metal Products	313	8.3	581	8.7	85.6
Electrical Apparatus and Supplies	118	3.1	276	4.1	133.9
Non-metallic Mineral Products	68	1.8	174	2.6	155.9
Products of Petroleum and Coal	160	4.2	521	7.8	225.6
Chemical and Allied Products	167	4.4	366	5.5	119.2
Miscellaneous Manufacturing Industries	42	1.1	104	1.6	147.6
Total Manufacturing Industries	3,789	100.0	6,680	100.0	76.3

Source: "Preliminary Statements of Manufactures", Dominion Bureau of Statistics, 1949 AND 1957

(1) Includes clothing.
(2) Includes knitting mills.

TABLE 14: POPULATION, URBAN AND RURAL, PROVINCE OF QUEBEC
1941, 1951 AND 1956

Area	1941		1951		1956		Percentage Change 1941- 1956
	Thous.	Per cent	Thous.	Per cent	Thous.	Per cent	
Urban	2,110	63.3	2,697	66.5	3,241	70.0	53.6
Rural	1,222	36.7	1,358	33.5	1,387	30.0	13.5
Total	3,332	100.0	4,055	100.0	4,628	100.0	38.9

Source: "Population Censuses", 1941, 1951 and 1956,
Dominion Bureau of Statistics.

TABLE 15: NUMBER OF MILES OF SINGLE RAILWAY TRACK, AND TONNAGE (1)
OF REVENUE FREIGHT CARRIED BY THE RAILWAYS

PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	Number of Miles of Single Railway Tracks	Freight Originated or Loaded at Stations in Quebec (2) Mill. of Tons	Total Freight Traffic Mill. of Tons	Freight Terminated or Unloaded at Stations in Quebec (4) Mill. of Tons	Total Freight Traffic Mill. of Tons
1949	4,791	17.6	25.8	19.6	26.5
1959	5,228 (6)	37.4	40.7	37.5	42.7
Percentage Increase 1949 - 1959	9.0	112.3	58.0	91.5	43.5

Source: "Railway Transport", Part III, and "Railway Freight Traffic", 1949 and 1959, Dominion Bureau of Statistics

- (1) Tons of 2,000 lbs.
- (2) Includes imports at lake or ocean ports.
- (3) Includes revenue freight received from the U.S. by rail.
- (4) Includes exports at lake or ocean ports.
- (5) Includes revenue freight delivered to U.S. rail connections.
- (6) In 1958, miles of single railway tracks numbered 5,096 made up as follows:
C.N.R., 3,186 miles; C.P.R., 1,583 miles; and other railways, 327 miles.

TABLE 16: TONNAGE OF REVENUE FREIGHT LOADED (1), TOTALS FOR CARLOADS,
BY TYPE OF PRODUCTS, AND TOTALS FOR LESS THAN CARLOADS,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Mill. of Tons (2)

Year	Agricultural Products (3)	Mineral Products	Forest Products	Manufactured Products	Less than Carload	All Products
1949	1.2	8.6	3.9	11.1	0.9	25.7
1959	1.3	24.8	2.3	12.0	0.3	40.7
Percentage Change 1949- 1959	+ 8.4	+ 188.5	- 41.0	+ 8.0	- 66.6	+ 64.3

Source: "Railway Freight Traffic", 1949 and 1959, Dominion Bureau of Statistics.

(1) Covers total revenue freight originated or loaded at stations in Quebec, including imports at lake or ocean ports, and freight received from the U.S. by rail.

(2) Tons of 2,000 lbs.

(3) Including livestock and animal products.

TABLE 17: TONNAGE OF REVENUE FREIGHT UNLOADED (1), TOTALS FOR CARLOADS,
BY TYPE OF PRODUCTS, AND TOTALS FOR LESS THAN CARLOADS,
PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Mill. of Tons (2)

Year	Agricultural Products (3)	Mineral Products	Forest Products	Manufactured Products	Less than Carload	All Products
1949	5.1	9.7	3.6	8.7	0.7	27.8
1959	4.5	23.7	2.8	11.4	0.3	42.7
Percentage Change 1949- 1959	- 13.2	+ 144.0	- 22.2	+ 31.0	- 57.1	+ 55.5

Source: "Railway Freight Traffic", 1949 and 1959, Dominion Bureau of Statistics.

(1) Covers total revenue freight terminated or unloaded at stations in Quebec, including exports at lake or ocean ports, and freight delivered to U.S. rail connections.

(2) Tons of 2,000 lbs.

(3) Including livestock and animal products.

TABLE 18: TRUCKS, TRACTORS, TRAILERS, AND TOTAL NUMBER OF TRUCKS REGISTERED IN THE PROVINCE OF QUEBEC, 1949 AND 1959

Year	Trucks and Tractors (1) Thous.	Truck Trailers (1) Thous.	Trucks, Tractors and Truck Trailers (1) Thous.	All Trucks Registered (2) Thous.
1949	9.8	1.6	11.4	91.5
1959	15.8	7.2	23.0	190.4
Percentage Increase 1949- 1959	61.2	350.0	101.2	108.0

Source: Data from Quebec Transportation Board and Quebec Statistical Year Book, 1959, p.516

(1) Covers units registered by the Quebec Transportation Board.

(2) Covers all commercial trucks, private and for hire, registered in the Province of Quebec but does not include domestic trailers and special licences issued to car dealers.

TABLE 19: TRUCKS REGISTERED IN THE PROVINCE OF QUEBEC, BY TYPE OF OPERATION 1957 - 1959
Thous.

Year	For Hire Trucks	Private Trucks				All Trucks
		Inter-City	Urban	Farm	Sub-total	
1957	12.1	36.9	65.6	32.5	135.0	147.1
1958	13.5	32.8	71.7	35.5	140.0	153.5
1959	14.0	33.9	74.1	35.8	143.8	157.8
Percentage Change 1957- 1959	+ 15.8	- 8.8	+ 12.9	+10.0	+ 6.3	+ 7.1

Source: "Motor Transport Traffic Statistics, National Estimates", Annual Reports, 1957 to 1959, Dominion Bureau of Statistics.

TABLE 20: MILEAGE TRAVELLED, TONS CARRIED, TON-MILES PERFORMED, CAPACITY UTILIZED,
TRUCKS REGISTERED IN THE PROVINCE OF QUEBEC, 1958

Item	For Hire Trucks	Private Trucks			All Trucks
		Inter- City	Urban	Farm	
Total Mileage Travelled - Mill.	292	465	540	136	1,434
Percentage of Total Mileage Travelled Empty	24.5	47.0	42.1	72.0	43.0
Weight of Goods Carried - Mill. Tons	28	39	48	2	117
Average Weight Carried - Tons	9.1	4.8	1.6	1.1	4.6
Total Net Ton Miles Performed - Mill.	2,007	1,179	507	41	3,734
Average Net Ton Miles Per Truck - Thous.	149	36	7	1	24
Percentage of Capacity Utilized	58.2	45.0	34.1	22.5	48.3

Source: "Motor Transport Traffic, Province of Quebec, 1958",
Dominion Bureau of Statistics.

TABLE 21: VOLUME OF AND REVENUE FROM INTRAPROVINCIAL, INTERPROVINCIAL
AND INTERNATIONAL TRAFFIC,
TRUCKS REGISTERED IN THE PROVINCE OF QUEBEC, 1958

Item	Intraprovincial	Interprovincial and International
Weight of Goods Carried Mill. of Tons		
For Hire Trucks	9.9	2.6
Private Inter-City Trucks	34.2	1.0
Total	44.1	3.6
Net Ton-Miles Travelled Mill.		
For Hire Trucks	727.8	857.2
Private Inter-City Trucks	986.7	124.0
Total	1,714.5	981.2
Total Revenue \$ Mill.		
For Hire Trucks	58.4	52.6

Source: "Motor Transport Traffic, Province of Quebec, 1958",
Dominion Bureau of Statistics.

TABLE 22: TYPE OF FREIGHT CARRIED BY FOR HIRE TRUCKS, INTRAPROVINCIAL,
INTERPROVINCIAL, AND INTERNATIONAL TRAFFIC,
TRUCKS REGISTERED IN THE PROVINCE OF QUEBEC, 1958

Type of Commodity	Intraprovincial				Interprovincial and International		
	Weight of Goods Carried Thous. Tons	Average Weight Carried Tons	Average Distance Per Ton- Miles	Weight of Goods Carried Thous. Tons	Average Weight Carried Tons	Average Distance Per Ton- Miles	
Agricultural Products	263	7.4	70.3	91	14.7	241.4	
Animals and Animal Products	1,139	5.4	57.8	131	12.7	688.3	
Mine Products	2,019	12.7	34.7	15	8.2	239.3	
Forest Products	398	11.9	106.9	96	17.9	127.2	
Manufactures	3,526	10.4	85.3	1,405	11.9	319.5	
General Freight	2,552	8.9	90.2	900	13.4	314.3	
Total Freight	9,897	9.3	73.5	2,638	12.6	324.9	

Source: "Motor Transport Traffic, Province of Quebec, 1958",
Dominion Bureau of Statistics.

TABLE 23: TONNAGE HANDLES IN HARBOURS, PROVINCE OF QUEBEC,
1952-1954, 1958, AND 1959

Mill. of Tons (1)

	Domestic Tonnage		Foreign Tonnage		Total Tonnage
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	
1952 - 1954	-- (2)	-- (2)	-- (2)	-- (2)	30.7
Annual Average					
1958	8.8	13.7	15.9	7.9	46.3
1959	10.5	12.6	20.5	10.1	53.7
Percentage Change					
1952 - 1954					
Annual Average - 1959	-- (2)	-- (2)	-- (2)	-- (2)	74.9
1958 - 1959	19.3	-- 8.0	28.9	27.8	16.0

Source: Shipping Reports, Part II, and Part III, 1959,
Dominion Bureau of Statistics.

(1) Tons of 2,000 pounds.

(2) Not available.

TABLE 24: PASSENGER TRAFFIC, IN TERMS OF PASSENGER-MILES PER CAPITA PER YEAR,
PROVINCE OF QUEBEC, 1927, 1937, 1947 AND 1957

Item	Passenger-Miles per Capita per Year			
	1927	1937	1947	1957
Private Cars and Taxis (1)	140	270	520	2,100
Buses - Q.T.B. (2)	12	17	187	210
Buses and Trams - C.T.M. (3)	170	150	260	180
Other Trams (4)	15	11	--	--
Buses and Trams	197	178	447	390
Railroads - National Average	317	175	295	176
Civil Aviation - National Average	--	3	21	111
Total	654	626	1,283	2,777
Population - Thous.	2,657	3,135	3,712	4,758

Source: Canada Year Book, 1957, Annual Reports of Transport Commission of Montreal and Registry Reports of the Quebec Motor Vehicle Bureau.

- (1) Estimate prepared by Quebec Transportation Board.
- (2) Quebec Transportation Board.
- (3) Commission des Transports de Montreal. This organization had completed the replacement of trams by buses in September 1959.
- (4) These are the tram services of the cities of Quebec, Levis, Sherbrooke, Three Rivers, Shawinigan Falls and Hull. All these cities now operate bus services and have been under the control of the Q.T.B. for almost fifteen years.

ORDER IN COUNCIL DATED MARCH 13, 1959
ESTABLISHING A ROYAL COMMISSION ON
TRANSPORTATION IN CANADA

(P.C. 577-1959)

Certified to be a true copy of a Minute of a Meeting of the Committee of the Privy Council, approved by His Excellency the Governor General on the 13th May, 1959.

The Committee of the Privy Council have had before them a report from the Right Honourable John G. Diefenbaker, the Prime Minister, stating that it is in the national interest that a comprehensive and careful inquiry be made with all reasonable despatch into problems relating to railway transportation in Canada and the possibility of removing or alleviating inequities in the freight rates structure.

The Committee, therefore, on the recommendation of the Prime Minister, advise that

Herbert Anscomb, Victoria

Archibald H. Balch, Ottawa

Rene Gobeil, Quebec

M. A. MacPherson, Sr., Regina

Howard Mann, Moncton

Honourable Charles P. McTague, Toronto

Arnold Platt, Lethbridge

be appointed Commissioners under Part I of the Inquiries Act to inquire into and report upon the problems relating to railway transportation in Canada and the causes thereof, and to recommend solutions thereto, and in particular, without restricting the generality of the foregoing, the Commission shall consider and report upon:

- (a) inequities in the freight rate structure, their incidence upon the various regions of Canada and the legislative and other changes that can and should be made, in furtherance of national economic policy, to remove or alleviate such inequities;
- (b) the obligations and limitations imposed upon railways by law for reasons of public policy, and what can and should be done to ensure a more equitable distribution of any burden which may be found to result therefrom;
- (c) the possibilities of achieving more economical and efficient railway transportation;
- (d) whether, and to what extent, the Railway Act should specify what assets and earnings of railway companies in businesses and investments other than railways should be taken into account in establishing freight rates; and

(e) such other related matters as the Commissioners consider pertinent or relevant to the specific or general scope of the inquiry.

The Committee further advise:

1. That the scope of this Commission shall not extend to the performance of functions which under the Railway Act are within the exclusive jurisdiction of the Board of Transport Commissioners;
2. That the Commissioners be authorized to exercise all the powers conferred upon them by section 11 of the Inquiries Act, and be assisted to the fullest extent by government departments and agencies;
3. That the Commissioners adopt such procedure and methods as they may from time to time deem expedient for the proper conduct of the inquiry and sit at such times and at such places in Canada as they may decide from time to time;
4. That the Commissioners be authorized to engage the services of such counsel, staff and technical advisers as they may require at rates of remuneration and reimbursement approved by the Treasury Board;
5. That the Commissioners report to the Governor in Council with all reasonable despatch; and
6. That the Honourable Charles P. McTague be Chairman of the Commission.

R. B. Bryce,
Clerk of the Privy Council.

ADDENDUM

On December 22, 1959, the Honourable Charles P. McTague resigned for reasons of ill health. Mr. M. A. MacPherson was appointed in his place as Chairman of the Commission.



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

THE CHAIRMAN: Mr. Fournier, as it is
now 11:45 I think we will adjourn until 2 o'clock at
which time Mr. Cooper will have some questions.

--- Luncheon adjournment ---



1
2
3 THE CHAIRMAN: Order, please. Mr.
4 Cooper?

5 J.J. HAROLD, called.

6 MR. MARTINEAU: Mr. Chairman, we offer
7 as our first witness Mr. J.J. Harold, Q.C., who
8 is the President of the Quebec Transportation Board.
9 Mr. Harold was born in Hensall, Ontario and received
10 his primary education in schools of Hensall, Wingham,
11 Brantford and London, Ontario.

12 At a certain time of his life he got wiser,
13 and he decided to attend McGill University at Montreal,
14 and in 1919 he graduated with his Bachelor of Arts
15 degree. In following his Arts course, he
16 specialized in the economics of transportation.

17 In 1921, he obtained his Bachelor of Civil
18 Law degree from McGill, having followed the same
19 course open to students joining from overseas.

20 Mr. Harold practised law in Montreal until
21 1946, at which time he was appointed to the Quebec
22 Transportation Board. In 1949 he was named Vice
23 Chairman of the board and in 1955, Chairman.

24 With the permission of the Board, Mr. Harold
25 will testify on the second part and particularly on
26 the part dealing with trucks and trucking competition
27 with the rails. Subsequently, we will offer Mr.
28 Dube on the first part.

29 CROSS-EXAMINATION BY MR. COOPER:

30 Q. Mr. Harold, I would ask you to turn
to that part of the submission of the Province of
Quebec which commences on page 70 of the English



1
2
3 version of the submission and is headed "Part 11 -
4 Specific Problems".

5 Would you turn first with me, Mr. Harold,
6 to page 75, paragraph 276. It is stated in
7 that paragraph, and I quote:

8 "276. First, we believe that a
9 vigorous, independent and efficient
10 trucking industry in our province is vital
11 to the development, progress and prosperity
12 of our economy, and essential to further
13 the welfare of our people."

14 I take it, Mr. Harold, that there is at
15 the present time in the Province of Quebec a vigorous,
16 independent and efficient trucking industry?

17 A. I think so.

18 Q. And that industry is growing?

19 A. Definitely.

20 Q. Is there any question at the moment,
21 Mr. Harold, of that independent, growing industry
22 being stifled by competition from trucking companies
23 owned fully or indirectly by the railways?

24 A. Not as yet. I think the activity
25 of our Board has seen to that.

26 Q. Would you enlarge on the activity of
27 your Board, Mr. Harold, in this respect, which I
28 understand is the Quebec Transportation Board?

29 A. Actually, our policy with respect to
30 the railways is similar or closely similar to our
policy with other large transportation enterprises.



1
2
3 We do not allow shippers or steamships or
4 railways to control competitive operating rights.

5 There are a few instances in the province
6 which originated in the past, but for some years now
7 if an operator purchased or asked for the transfer of
8 another operating permit, we would strike out, if
9 we approved the transfer, those parts of the authority
10 which were competitive with the authority already held
11 by the operator abandoning the transfer.

12 Q. Are you speaking now of intra-provincial
13 traffic or interprovincial, or both?

14 A. Both. And another principle which
15 we have followed is that when a large system operates,
16 and this would apply to operators like Kingsway,
17 controlled by Canada Steamship Company, or El Smith,
18 controlled by the Canadian Pacific Railway, or Direct
19 Motors, controlled by the Dupont interests, or
20 Motorways, controlled by the British Traction
21 Company, where they have a very wide base of
22 operations; and if they would wish to purchase a
23 small permit and thereby change the whole intent or
24 purpose of that permit, we have very often refused
25 on the basis that the power and authority of those
26 operators is so great that the smaller operators
27 would not continue to live as a stable transport
28 enterprise.

29 Now, that has applied, as I say, with
30 other operators, direct operators, and is not new
to the railways.

Q. Thank you, Mr. Harold.



1
2
3 The Federal Act -- the Motor Vehicle
4 Transport Act -- has been proclaimed in the Province
5 of Quebec as being in force in that province?

6 A. Yes. I believe it is about to be,
7 if it has not been.

8 MR. FOURNIER: We have no confirmation of
9 that.

10 MR. COOPER: But that is a development
11 you expect in the very near future?

12 MR. VERREAULT: We expect it any day.

13 THE WITNESS: It is about to arrive, as of
14 the first of January.

15 MR. COOPER, Q: Page 76, Mr. Harold,
16 paragraph 280. The second sentence in that
17 paragraph reads:

18 "Instead, we should ask ourselves:
19 what is the most efficient means of
20 providing needed transportation services
21 from a long term national point of view
22 and what is the best means of providing
23 the services at the lowest possible
24 cost to the consumer, and except in very
25 special circumstances, without adding
26 to the burden of the Canadian taxpayer.
27 Hence we feel that all five major types
28 of transportation media are the instruments
29 of national policy, with economic and
30 national interests the guiding criteria."

I would like you to comment upon the words
"and except in very special circumstances", and just



1
2
3 indicate to the Commission what circumstances you
4 would regard as very special; and, in fact, what you
5 had in mind in writing that phrase into the brief?

6 A. I am afraid that at no time would there
7 be any forcing of the taxpayer to pay more, but it
8 is undoubtedly true that rates sometimes are
9 substantially higher with the trucking service because
10 of the, shall we say, the wider services given than
11 the operator, or at least the shipper could obtain
12 from another transport enterprise. But it would
13 not be forced on the taxpayer.

14 Q. I was wondering if in the use of those
15 words you were suggesting that under some circumstances
16 there might be subsidies paid in the provision of
17 services at low cost to the consumer, and I wanted
18 to ask you under what circumstances would you envisage
19 subsidies being paid?

20 A. Are you speaking from a national point
21 of view or from a provincial point of view?

22 Q. Well, I am speaking from a national point
23 of view first, and then perhaps we can speak from a
24 provincial point of view.

25 A. Because I know of no instance
26 provincially where subsidies are paid except possibly
27 with Clark Steamships.

28 As regards the national point of view, that
29 would be, in my opinion, a matter for decision by
30 government. If government decided that a national
policy required such subsidies to be paid, little
could be said or done by the taxpayer except at the



polls.

Q. Can you suggest any criteria which should govern the payment of subsidies?

A. My own personal opinion is that if subsidies are granted they should be granted in such manner that no special transport media should be favoured. It should be open to all transportation media, possibly by making the payment to the shipper.

Q. Under no circumstances, then, do you envisage subsidies being paid direct to a particular railway or trucking firm, but always to the shipper. Is that correct?

A. In my opinion, yes. Otherwise, you are going to create a competitive imbalance which may cause serious difficulties.

Q. Also on page 76, at paragraph 282:

"Competition will assure the consumer of better services at lower cost than any other method we know of. We like to emphasize fair competition. By this we mean that there should always be in existence in the Province of Quebec a sufficiently large number of independent trucking firms which will compete for their share of the transportation business available on the basis of price, type and quality of services..."

Who is to determine whether or not there is a sufficiently large number of independent trucking firms? Is that a function which the Quebec



1
2
3 Transportation Board has under its control and
4 exercises?

5 A. It is.

6 Q. On page 77 and 78, I have already
7 touched on the point that I now wish to mention:
8 but, in the quotation from the report of the Royal
9 Commission on Transportation -- that is, the Turgeon
10 Commission -- appearing on page 78, these words
11 occur:

12 "Under these circumstances it does
13 not appear reasonable that railways should
14 be prohibited from operating trucks or
15 truck lines. There is no evidence to
16 show that there is danger at present of
17 the railways stifling competition by
18 ownership of trucks. This would be a
19 matter to be dealt with if and when the
20 occasion arises."

21 I think that I have already asked you in
22 effect whether or not the occasion has now arisen,
23 and I believe your answer was, "Not yet". Is that
24 correct, in effect?

25 A. Well, actually our policy within the
26 province is to try to maintain the character of the
27 small or smaller independent trucker, and whether it
28 is a railway or any large transport industry, the
29 Board has, for a number of years, endeavoured to
30 concentrate their activities on the main routes, and
allowing the feeder lines to those trucking services as



1
2
3 well as to the railways and steamships to be operated
4 by the smaller independent trucking enterprises.
5 It seemed to satisfy the economy and the characteristics
6 of our population, to meet their needs and wishes.

7 Q. I take it that it goes without saying,
8 Mr. Harold, that you consider that your Board has
9 been successful in this respect up to this date?

10 A. We have been fairly happy in our
11 support.

12 Q. On page 80, in paragraph 295, you
13 refer to the national obligation of the railways.
14 The actual phrase that I want to direct your
15 attention to is, "runs contrary to their national
16 obligation as railways".

17 Now, I wonder if you would assist the
18 Commission by indicating briefly what you consider
19 to be the national obligation of the railways?

20 A. Well, maybe I could explain that best
21 by explaining what we on the Board consider the
22 obligation of the trucking enterprises. No
23 trucking enterprise can discontinue, extend or
24 modify its operations without getting the prior
25 approval of the Board. Our attitude is that as
26 they are public industries, public services, they
27 must show us why they wish to extend their services
28 or discontinue them.

29 In other words, they are not free agents.
30 They are subject to our control as to whether they
discontinue or not the service which they are
authorized to give.



1
2
3 Q. You are speaking now of the trucking
4 companies?

5 A. Yes, and within their authority they
6 are obliged to give the service for which they hold
7 authority.

8 If they discontinue, or if they fail to
9 give the service, their permit is exposed to
10 cancellation. Once they hold a permit, they cannot
11 be sitting ducks; they must give that service or they
12 will be forced out of business.
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



1
2 Q. Are you drawing an analogy then
3 between the position of the trucking industry and the
4 province of Quebec in their obligations to the public
5 and the obligations of the railways which is referred
6 to in paragraph 295 as "their national obligation as
7 railways"?

8 A. With the wider responsibilities
9 of the railways or the larger trucking enterprises,
10 they have a very wide base of operations and we might
11 in the case of a large transport enterprise insist on
12 them continuing in their operation because of their
13 wide authorities. Their loss can be absorbed with their
14 other services without doing any public harm. However,
15 if it were a small trucker operating a small line he
16 could not survive if we forced him to carry on service
17 which was not showing a profit. In the case of
18 railways I think there is an obligation and I speak
19 also of large trucking enterprises in the same manner
20 where their obligations are wider because of their
21 wider rights.

22 Q. Would you go so far as to say that
23 the railways should be under an obligation to carry
24 on unremunerative services and that that would be part
25 of their national obligation?

26 A. What do you mean by unremunerative?

27 Q. I mean services where the income
28 received from that service is less than the expenses
29 laid out to maintain the service, where the railways
30 can show a loss on a branch line or on passenger service.



1
2 A. In some instances I can conceive
3 of that possibility provided it would not affect the
4 financial stability. It would depend entirely on the
5 nature of the operation, what it was doing, was it
6 opening up part of the country or was it important to
7 our national economy. In other words, I think it would
8 be a matter of where all these things would be factors
9 and the Transport Board would take them into account
10 when considering approval or disapproval of any such
11 application.

12 Q. Let us assume that the railways have
13 shown that they are operating at a loss, we will say,
14 in maintaining a branch line. Let us further assume
15 that it has been established that it is in the public
16 interest to maintain this branch line and keep it
17 running. Do you consider then that the government
18 should absorb the loss rather than the railway itself
19 in the way of a subsidy or government assistance of
20 some sort.

21 A. If it was clearly proven that it
22 was in the public interest to maintain it but, mark
23 you, in my opinion many of these so called requests
24 to give up an unremunerative line are not in the
25 national interest. The public, by their failure
26 to use those services, has shown that there is little
27 or no national interest involved.

28 Q. You would consider then that the
29 burden of establishing public interest in maintaining
30 an unremunerative line would be a heavy burden to



1
2 discharge.

3 A. Not entirely so. What we have done
4 in bus services which are more comparable to railway
5 services is that we have never put a competitive
6 service on a bus line because it deals with one
7 commodity. We are very vociferous. Our policy in
8 Quebec is that a bus operator operating from Montreal
9 to Quebec will have that service to himself
10 exclusively with certain rights to intermediate
11 points. Now, if the operator wanted to give up that
12 service we would look at his application, we would
13 review his financial statements and if we were in
14 doubt or if it was all on his side then we might serve
15 notice on the municipal corporations involved that
16 unless that service was maintained we could not expect
17 any carrier to continue at a loss. We would probably
18 order, as we have done in many instances, that the
19 services will be continued for six months and a report
20 made to us monthly which we will pass on to the
21 municipal corporations and unless those people who
22 are appearing and contesting are going to use this
23 service then we will permit it to be discontinued.

24 Q. On page 81 you referred, in paragraph
25 302, to the provisions of the Transportation Board Act
26 and its general order and its amendments and it would
27 be of convenience to the Commission if pamphlet copies
28 of the Act and all the orders are available they could
29 be filed with the Commission.

30 THE CHAIRMAN: Perhaps that could be done



1
2 later?

3 MR. COOPER: Yes, it can be done at any
4 time.

5 A. I have two or three copies here.

6 MR. HUME: Will this have a number?

7 MR. COOPER: I do not think we require
8 a number to be given to it.

9 MR. SINCLAIR: It is part of the law of
10 Canada and we can look it up.

11 MR. FRAWLEY: Part of the law of Quebec
12 at any rate.

13 MR. COOPER: Q. I only asked for these
14 as a matter of convenience to the Commission.

15 I want now to direct your attention to
16 page 82 and to paragraph 305 on that page and to
17 paragraph 308 on page 83. I am not too clear on how
18 far the province goes in its suggested restrictions
19 on the railways getting into or maintaining themselves
20 in the trucking business. In paragraph 305 it is said:

21 "In our opinion, a trucking arm
22 supplementing railway operations should
23 not go beyond the pick-up and delivery
24 services provided by railway owned
25 trucks in Metropolitan centers and
26 major urban cities."

27 In paragraph 308 on page 83 it is stated:

28 "The answer to this problem in our
29 opinion is adequate safeguards of a
30 regulatory and administrative nature,



1
2 which will make it possible to assure
3 a continuous review of changing
4 circumstances and to examine each
5 transaction involving the acquisition
6 of independent trucking companies or
7 extension of trucking services by
8 trucking companies owned by the railways."

9 I infer from paragraph 308 that the
10 province recognizes that the trucking service by the
11 railways might well extend beyond mere pick-up and
12 delivery service in Metropolitan areas and major urban
13 cities. Am I correct in that inference?

14 A. Possibly from the point of view of
15 the chairman of a regulatory board my answer should
16 be confined to the following: the basic principle is
17 that the trucking service of a railway should be
18 limited to the pick-up and delivery service at
19 Metropolitan centers but the government does not wish
20 to categorically establish a policy which would
21 prohibit even the consideration by the Transport Board
22 of an application by a railway to acquire the service
23 of an existing transport service or even to applying
24 for the right to give a trucking service extending
25 beyond the pick-up and delivery area.

26 Q. I turn now to page 88 and I refer
27 you to paragraph 329 on that page:

28 "The government of the province of
29 Quebec believes that piggyback service
30 should be available only to licensed



1
2 truck operators and it will enforce such
3 a policy within the borders of the
4 province of Quebec."

5 Does that preclude the carriage by
6 piggyback service of railway owned vehicles and
7 industry owned trucks?

8 A. It could be. There are very serious
9 problems about the movement by piggyback of industry
10 owned trailers or trucks.

11 Q. What about railway owned vehicles,
12 is it intended by paragraph 3 to 9 that railway owned
13 vehicles be not carried on piggyback operations?

14 A. Definitely not.

15 Q. And I did not quite get your answer
16 with respect to industry owned trucks. You stated
17 there were problems there, perhaps you could enlarge
18 on that for the benefit of the Commission.

19 A. Well, for instance, beside the
20 carriage of trailers and normally it is the trailer
21 that is carried by piggyback, not a truck, a trailer
22 is put on a piggyback service at Montreal and taken
23 to Quebec. Now, in putting that trailer, in
24 transporting that merchandise the piggyback arm requires
25 the service of a tractor which might be operated by
26 the industrial concern itself. If such is the case
27 there is no problem. However, unless that concern
28 has its tractor at the other terminus at Quebec city
29 there would be a problem because he could not obtain
30 the services of an operator to transport that



1
2 merchandise in trailers belonging to the industry
3 unless that carrier had a permit from the Board.

4 Q. Well, it is a practical difficulty
5 rather than one of principle, is that correct?

6 A. The principle may be stated that
7 the board would be very reluctant to see industry
8 go into that field because of the possible harm that
9 it might be to the trucking operator.

10 MR. FRAWLEY: This is not my cross-
11 examination but would you mind having the witness
12 clarify the expression "licensed truck operators"?
13 It certainly confuses me because surely every truck
14 operator is licensed in Quebec as in every other
15 province and it is rather difficult to understand.

16 THE WITNESS: The intent I think is
17 that it is an operator holding a permit from the
18 Board.

19 MR. MARTINEAU: For-hire.

20 THE WITNESS: Only for-hire operators
21 get permit from the Board.

22 MR. FRAWLEY: When you say "permits"
23 do you mean a franchise?

24 THE WITNESS: Well, we call them permits.

25 MR. FRAWLEY: But that is the kind of
26 thing you mean?

27 THE WITNESS: That is right.

28 MR. FRAWLEY: It is an unknown word
29 to me but it does not mean license in the sense of
30 having a plate?



1
2 THE WITNESS: I do not accept your
3 word "franchise". My understanding of that is that it
4 very often contemplates a continuing right whereas in
5 our permits we claim they are annual.

6 MR. FRAWLEY: The word "licensed" is
7 used in the sense of being licensed by the Board to
8 travel on a certain highway ?

9 THE WITNESS: That is right, yes.

10 MR. COOPER: Q. In paragraph 330 on that
11 same page you state:

12 "We believe that it is in the interest
13 of the trucking industry, the railways
14 and the public at large to assure
15 continuity of the piggyback service
16 based at fair and nondiscriminatory
17 rates established on the basis of a
18 reasonable relationship between costs
19 incurred and rates charged."

20 Now, how is this reasonable relationship
21 to be established? It is solely a matter for the
22 railways or what?

23 A. Up to the present it is.

24 Q. What of the future in so far as
25 any recommendation you may suggest should be made
26 by this Commission?

27 A. Well, I understand that the rates
28 at the present time have been fixed by the railways
29 and filed with the Commissioners at Ottawa on the
30 basis of the cost of the highway operators in giving



1
2 a service by highway. Now, whether that cost was
3 the cost of a large system operator like Smith --
4 a large company normally has a larger system cost
5 than the cost of a smaller operator so on what basis
6 it was established I do not know. This was entirely
7 a unilateral affair of the railways.

8 Q. Now, you are suggesting it should
9 be bilateral or multilateral?

10 A. At least that if there be any change
11 in the rates the ordinary shipper should have its
12 effect on the rate charged a trucking piggyback
13 operator. Otherwise, there could develop the old
14 squeeze and the railway would offer lower rates to
15 shippers and maintain or freeze the rates charged to
16 the truckers for the piggyback service and ultimately
17 it could be, as everyone knows, the shipping public
18 is not going to pay a higher rate to the trucking
19 industry for approximately the same service than it
20 will pay to the railway. In the result then the
21 truckers would have to come down. Their costs are
22 fixed and they are out of business in so far as
23 piggyback service is concerned. I cannot foresee
24 that. In our permit as a transportation broker
25 when we give permits to transportation brokers we make
26 our permit conditional on the fact that the rates
27 established by the railway cannot be changed or we
28 may cancel the transport brokers permit.

29 Q. At page 89, paragraph 339, I would
30 like you to comment on that and perhaps enlarge on it.



1
2 It reads as follows:

3 "We would expect the railways not only
4 to adhere to the letter of whatever
5 arrangements were worked out as being
6 in the best national interest of Canada
7 and each of the provinces, but also to
8 the spirit and social philosophy that has
9 led to the development and acceptance of
10 such arrangements."

11 Is the suggestion that the railway should
12 govern its conduct by something beyond their legal
13 rights in the realm of morality or something of that
14 sort?

15 A. It reads very well.
16
17
18
19
20
21
22 -
23
24
25 -
26
27
28
29
30



1
2
3 Q. In any event, Mr. Harold, that is
4 your comment?

5 A. Well, maybe I could add to it by
6 saying I have been very interested in the exchanges
7 between Mr. Frawley and Mr. Sinclair, and those
8 exchanges, sharp as they have been, were inspired
9 because they followed that broad social philosophy.

10 Q. On page 92 commencing with paragraph 353
11 railway commuter services are dealt with, and I just
12 want to ask you this one question with respect to
13 that subject, Mr. Harold: if commuter services
14 should prove to be unprofitable do you consider that the
15 municipal government concerned should subsidize such
16 services?

17 A. Speaking of my own personal opinion
18 I do not think they should be subsidized.

19 Q. So that if commuter services become
20 unprofitable, then there would be only one thing for
21 the railways to do and that would be to apply for
22 discontinuance of such services?

23 A. Or ask for an increase in rates.

24 Q. Let us assume the rates have gone to
25 the point where a further increase is not going to
26 produce further traffic?

27 A. Then the public does not need the
28 service at the increased rate. They have provided
29 other services for themselves and the railway could
30 at least, or the bus operator could at least, cut
down his services to where they are economically sound.

Q. The point you make, then, is that if



1
2
3 the commuter services are uneconomically sound they
4 should be curtailed to the point where they become
5 profitable, and if it is impossible to reach such
6 a point they should be discontinued?

7 A. I think the commuter has chosen to
8 go to the outlying districts. I am a commuter myself,
9 except that I am not a railway commuter, and I feel
10 that if I choose to live outside the regular service
11 charge I should pay for it.

12 Q. In section 9 commencing at page 99
13 the subject of new lines and abandonment of railways
14 is dealt with, and I should just like to get your views
15 on the principles and policies which should govern
16 in the construction of new lines. Do you consider
17 that railways in putting in a new line are justified
18 in obtaining traffic guarantees and are justified in
19 refusing to construct such a line until traffic
20 guarantees are obtained? In other words, is there
21 an obligation, do you think -- and I am thinking now
22 again of that expression "National obligation" --
23 on the railways to construct branch lines which in
24 the short run, at least, are going to be unprofitable?

25 A. My own opinion is -- and it is a personal
26 opinion entirely -- that if a railway, or any
27 company for that matter, is forced to build a branch
28 line that is on its face unprofitable, it is
29 entitled to receive some undertaking, temporary or
30 otherwise, in the form of a subsidy until the traffic
takes care of the cost. Presumably you would not
ask for that service except in the hopes of



1
2
3 increased traffic, and there is an interim period
4 where the traffic may not be sufficient, and before a
5 railway or a bus or a truck should be forced to
6 give that service there should be some undertaking
7 if he so demands. Shall I put it this way: that
8 it is the government's obligation rather than a private
9 industry. I don't know where the Canadian National
comes in that.

10 Q. Perhaps relating it to the Canadian
11 National it is the obligation of the federal
12 government rather than that of the Canadian National
13 Railways as a body corporate.

14 I direct your attention to page 108 and the
15 paragraph there, 441, and mention is made in that
16 paragraph of a survey of the quality and effectiveness
17 of the railway services provided in the Province of
18 Quebec: "The result of the survey, which includes
19 a large number of complaints of various types can
20 be made available on request." Perhaps my question
should be directed to Mr. Fournier or Mr. Martineau.

21 MR. MARTINEAU: Mr. Fournier has the
22 information, I understand.

23 MR. COOPER: Would Mr. Fournier be
24 good enough to file it?

25 MR. MARTINEAU: As I haven't seen the
26 information I don't know if it is in a form to be
27 filed, but he will show it to you and you can decide
to either file it or to show it to the Commission.

28 MR. FOURNIER: These complaints have been
29 quite numerous. A survey was done by the first
30



1
2
3 counsel for the Commission in the spring, and they
4 were varied, running from impoliteness of agents
5 to delays, and so on and so forth, and they are very
6 numerous.

7 MR. MARTINEAU: They are asking for them.

8 MR. FOURNIER: Well, we will file them, let
9 us say, next week. We don't have them in Ottawa.

10 MR. COOPER: That is all right, so long
11 as the survey can be filed.

12 MR. FOURNIER: It is all in French -- most
13 of it.

14 MR. MARTINEAU: It was a questionnaire which
15 we sent out to different municipalities and different
16 public bodies asking them if they had any remarks
17 and if they had any suggestions which could be made
18 to this Commission.

19 MR. COOPER: Are the answers to those
20 questionnaires gathered up generally into the brief?
21 Are the points worth dealing with dealt with in the
22 brief?

23 MR. MARTINEAU: They are complaints of
24 various types.

25 THE CHAIRMAN: But the railways have not
26 had an opportunity to answer them.

27 MR. COOPER: No, they haven't.

28 MR. MARTINEAU: There have been a lot of
29 complaints. We imagine some may not be so serious
30 and others will be quite serious, but apparently
everyone had complaints of some kind to make as is
usual in cases of this kind. Maybe Mr. Sinclair



1
2
3 will admit that even the C.P.R. does not give perfect
4 service.

5 THE CHAIRMAN: I don't think we should
6 receive those when the railways have not had a chance
7 of answering them.

8 MR. MARTINEAU: I don't they would be so
9 very useful. You know the usual type of
10 complaint -- that there is a lot of impoliteness --
11 oh, the usual thing. They came from all over the
12 province.

13 MR. COOPER: I didn't understand the nature
14 of the survey, and in view of what Mr. Martineau says
15 I withdraw any request for its production.

16 MR. MARTINEAU: It gives a general view
17 of why the people at large sometimes seem to be
18 very dissatisfied with the railways -- rightly or
19 wrongly.

20 MR. COOPER, Q: On page 114 this matter
21 of horizontal increases is dealt with and the belief
22 of the government of the Province of Quebec expresses
23 that horizontal increases should in general be applied
24 to agreed charges. I presume, Mr. Harold, that
25 would be completely ineffective if as a result traffic
26 that was being carried under agreed charges was
27 lost thereby?

28 A. That would be for determination by
29 the shipper. For instance, if there was a percentage
30 increase which would apply to an agreed charge it
would be up to the shipper to determine whether he
wished to continue with the agreed charge in view of



1
2
3 the change.

4 Q. Would the rigid requirement for the
5 application of horizontal increases to agreed charges
6 have the effect of losing traffic to the railways,
7 in your view?

8 A. That is a very hypothetical question.
9 I think any increase of that sort is apt to tend towards
10 losing traffic, and personally I am so much against
11 horizontal increases that we don't like them as
12 Mr. Mann well knows, in the trucking industry.

13 Q. This is a little outside the scope of
14 Part II, but you have said that you are very much
15 against horizontal increases: could you assist the
16 Commission in any way by suggesting ---

17 MR. SINCLAIR: He said in the trucking
18 industry.

19 THE WITNESS: That is all we have to deal
20 with.

21 MR. COOPER, Q: You are not speaking of
22 horizontal increases in so far as the railways are
23 concerned?

24 A. Possibly the same principles apply,
25 that any inequalities are accentuated by a horizontal
26 increase.

27 Q. That would be in the case of the
28 railways as well as in the trucking industry?

29 A. Yes, but whether to the same extent
30 I don't know. I do know trucking rates, but I
am not an expert on railway rates.

Q. In the first part of the submission there



1
2
3 is reference to the increased mileage of paved
4 roads in the Province of Quebec and improvements in
5 the road system generally. I should like to ask you
6 if there is validity, in your view, in the argument
7 which is sometimes made that the trucking industry
8 obtains an unfair advantage vis-a-vis the railways
9 in that their roadbed is provided for them at public
10 expense and that they do not contribute to the cost
11 of construction and maintenance of the roads as
12 large a sum as they should in their license fees and
gasoline taxes?

13 A. There has been a great deal written
14 on both sides, and unfortunately I am the recipient of
15 most of the remarks from the truckers that they are
16 paying too much.

17 Q. That is as far as you care to go on that
18 subject?

19 A. Yes.

20 MR. COOPER: Thank you very much; that is
21 all I have.

22 CROSS-EXAMINATION BY MR. FRAWLEY:

23 Q. I only propose to ask you a couple of
24 questions, Mr. Harold. This morning, Mr. Harold,
25 Mr. Martineau read an amendment into paragraph 456
26 on page 112, and the note I have here is that after
27 the quotation in paragraph 456, what Mr. Martineau
28 said was that agreed charges should or might be
29 retained provided -- and these are the words I want
30 to call special attention to -- "Provided these are



1
2
3 in all cases subject to the control of the Board of
4 Transport Commissioners, and are compensatory". Now,
5 I take it from that, Mr. Harold, that Quebec is
6 advocating that there should be some control --
7 and I am putting aside the question of compensatory;
8 there isn't really very much question about that,
9 that an agreed charge and a competitive rate, and
10 any sort of rate in the rate structure must be
11 compensatory or it should not be allowed to remain
12 there -- but I take it from the rest of the amendment
13 which has been made to paragraph 456 that Quebec
14 is in favour of the Board of Transport Commissioners
15 exercising some control over agreed charges?

16 Q. Quebec is very rate-minded. It has
17 control of trucking rates and it forces that control,
18 and the very fact you say you put aside the
19 compensatory factor shows that you want control
20 because there must be control if you are going to
21 make sure the rates are compensatory.

22 Q. Yes, but assuming that agreed charges
23 are always compensatory -- just assume that: are
24 you suggesting that there should be some control,
25 as there once was, by the Board of Transport
26 Commissioners over agreed charges?

27 A. Yes, we do with our own trucking
28 industry; we do allow -- there are very few, but we
29 do allow agreed charges with our truckers, and they
30 must come before the Board and they are subject to
control by the Board.

Q. And I understand you are suggesting



1
2
3 that there should be some kind of control by the
4 Board of Transport Commissioners with respect to rail
5 agreed charges?

6 A. Right.

7 Q. There is only one other matter, and
8 that is at paragraph 282, and you say at the bottom
9 of page 76 -- Mr. Cooper read it to you this
10 afternoon -- and you say there should be, in the
11 view of your province, always in existence in the
12 province of Quebec a sufficiently large number of
13 independent trucking firms to compete for their share
14 of the transportation business available, and so on.
15 You told my friend Mr. Cooper that your Board sees
16 to that -- that there is always in your province a
17 sufficiently large number of independent trucking
18 firms which will compete, and so on. Now, do I
19 take it that you rely upon your Board to see that
20 there is always a sufficiently large number of
21 independent trucking firms?

22 A. Possibly the best answer to that is
23 that to the present we are never short of applicants
24 for services, and our problem is to refuse and not
25 to grant them.

26 Q. Yes, and with that large number of
27 applicants -- they simply come on the scene and
28 they are there before your Board begins to function
29 or operate at all?

30 A. Exactly. In other words, we have
to refuse or grant.



1
2
3 Q. The good old-fashioned law of
4 supply and demand is not a bad rule for seeing that
5 there is always a sufficiently large number of
6 independent trucking firms?

7 A. That philosophy is not applicable in
8 the trucking industry in the Province of Quebec.

9 Q. That is a statement of fact, as is
10 well known all over Canada, but there are other
11 provinces where the law of supply and demand sees
12 to it that there is always, again, a sufficiently
large number of independent trucking firms?

13 A. I think one.

14 Q. You think only one?

15 A. Yes.

16 Q. That is my own province?

17 A. They are gradually coming to the
Quebec way of thinking.

18 Q. You think Alberta is. Well, there
19 must be some delay in my bulletins. I haven't
20 received that bulletin yet, and I saw one rather
21 loud one just lately. Thank you, Mr. Harold.

22
23 -- Short recess.
24
25
26
27
28
29
30



1
2
3 THE CHAIRMAN: Order, please. Mr. Carter?

4 MR. CARTER: Mr. Chairman, before turning
5 to my cross-examination I should like to associate
6 myself, if I may, with the remarks of my learned
7 friends yesterday, and to extend to Dr. Gobeil on
8 behalf of the government of the Province of
9 Saskatchewan sincere sympathies on the death of
10 Dr. Gobeil's father.

11 CROSS-EXAMINATION BY MR. CARTER:

12 Q. Now, Mr. Harold, my name, sir, is
13 Carter and I represent the Province of Saskatchewan.

14 I was interested, sir, in a comment you
15 made a moment ago to the effect that Quebec is about
16 to proclaim the Federal Motor Vehicle Transport
17 Act in force in that province. Now, as I understand
18 the situation, sir, and you will correct me if I am
19 wrong, up until now Quebec has controlled to some
20 extent at least the operations of inter provincial
21 truck haulers or truck transporters through the
22 provincial statute, the Transport Board Act?

23 A. That is right.

24 Q. Now, that act, as I understand it,
25 for one thing requires truck transporters to file
26 their rates with your Board; does it not?

27 A. Yes.

28 Q. And it contains a sort of an overall
29 provision that the rates must be fair and reasonable?

30 A. Yes.

Q. Now, heretofore -- that is, to the end



1
2
3 of 1960, at least -- has your provincial board
4 controlled the rates charged by interprovincial
5 operators?

6 A. Yes. If they have a permit, they
7 must file the rates they are going to use.

8 Q. Now, your provincial act, as I read
9 it, while it initially requires rates to be filed,
10 goes on to provide that your Board can in effect
11 amend the filed rates; is that not so?

12 A. That is true.

13 Q. Has your Board in the past ever
14 exercised that power with reference to interprovincial
15 operators?

16 A. Yes.

17 Q. Now, I take it --

18 A. In this sense -- maybe I should
19 clarify that rather short "Yes" -- if rates -- if
20 complaints are received from shippers or other
21 carriers about a rate being filed by a carrier, we
22 will call a conference and normally we will not issue
23 any order and thus fix the rate. We will discuss
24 the matter and suggest, and usually a suggestion is
25 all that is necessary for the carrier who has applied
26 for it to "amend your filed rate". We ask him
27 to modify it and normally everybody is happy, even
28 the Board.

29 Q. I take it that at least as far as
30 interprovincial operators are concerned that your
Board has never amended a filed rate on its own
motion?



1
2
3 A. It never does with any rate, unless
4 on its face it offends some particular rule of
5 rate-filing observed by the Board. It might be a
6 rate based on quantity movements -- so many thousand
7 of tons a month. We do not permit that type of
8 filing: who is going to check it.

9 Then there are certain types of complicated
10 filing which we just refuse and tell them to simplify
11 it, or to qualify it. But apart from that, we
12 seldom if ever -- I do not recall any instance where
13 we initiate an investigation. It usually comes on
14 complaints or references of other carriers or
15 shippers.

16 Q. I assume, sir, that in carrying on
17 under the federal statute your Board will be applying
18 the same principles which it has developed acting
19 as a purely provincial board?

20 A. And we are hoping we are going to
21 get companions.

22 Q. By "companions" you have in mind the
23 boards of other provinces acting federally?

24 A. Absolutely. The work is getting quite
25 heavy.

26 Q. I take it, then, sir, that you look
27 forward to a general acceptance, province by province,
28 do you, of the principles which your Board has laid
29 down in its work?

30 A. Yes.

MR. FRAWLEY: That "heavy work" you
spoke of, Mr. Harold, is all self-inflicted.



1
2
3 THE WITNESS: Probably, but, then, you
4 know, there are martyr types.

5 MR. CARTER, Q: Well, as a result of
6 martyrdom or otherwise, Mr. Harold, as I read your
7 province's brief one of the principles in effect
8 which your Board follows is that all forms of
9 transportation should be subject to the requirements
of the national interest. Is this so?

10 A. There is no question. We are
11 Canadians and our province follows that rule the
12 same as any other province.

13 Q. To some extent then, at least, in the
14 view of Quebec every form of transportation must be
15 regarded as a public utility?

16 A. Yes.

17 Q. So that I take it, sir, Quebec, as
18 with my province of Saskatchewan, takes the view that
19 in dealing with the problems facing any medium of
20 transportation, that the requirements of the national
interest must be the guiding criteria. Is this so?

21 A. Yes, and in fact from the trucking
22 point of view for the last three or four years we
23 have, as you know, annual meetings of the various
24 deputy ministers and chairmen of the various Boards
25 across Canada to discuss problems of the various
provinces and try to reconcile their various views.

26 Q. In Quebec's view, would the federal
27 statute, the Motor Vehicle Transport Act, secure
28 the proper recognition of the national interest as it
29 applies to interprovincial truck operators?
30



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

A. It would certainly direct towards that.

Q. Is it Quebec's --

A. Now, you are speaking entirely of the trucking industry?

Q. And in particular, sir, of inter-provincial trucking?

A. Yes. Yes, the trucking industry is relatively young, as you know, and being young a national policy is gradually being evolved. Even in the United States, where it is much more advanced, a national policy is not yet fixed, and as I say these meetings are tending towards the evolvement of a national policy for interprovincial trucking.

Q. Does Quebec, sir, regard the federal statute as being an ideal statute through which to work out the requirements of the national interest in so far as they apply to interprovincial trucking?

MR. FOURNIER: I should think, sir, that there is a question of legislation there. We are coming into conditional rights. I do not think it is a question of facts.

THE WITNESS: I would hate to criticize the child of the federal government, and even though it may not be perfect, it is a step in the right direction.

MR. CARTER: Would you think, sir, in any way, that a further step, still in the right direction, might be the setting up of a federal authority, as such, rather an amalgam, so to speak, of provincial boards to control interprovincial trucking?



1
2
3 A. In so far as I understand the Quebec
4 policy, we feel that the federal government has taken
5 the right step up to the moment, and that the
6 institution of a federal board might be a retrograde
7 step.

8 Q. Let us take -- again I am dealing here
9 solely with interprovincial trucking -- to some extent,
10 at least, as I understand you, Quebec has and intends
11 to continue to control, as an example, entry into the
12 field of interprovincial trucking; is this so?

13 A. Definitely, but, mark you, when you
14 speak of interprovincial trucking, you seem to state
15 emphatically that it can be distinguished between
16 inter and intra-provincial. It is very difficult
17 to determine what is interprovincial and what is intra-
18 provincial. Under the judgment, it seems to be
19 contemplated that any organization that does any
20 interprovincial work, whether it is just crossing over
21 to a little town like Alexandria in Ontario, or
22 Edmunston in New Brunswick, and he might have a
23 series of local services in Quebec, he would become
24 by that means an interprovincial operator for the
25 entire services local, as we contemplate them, an
26 interprovincial service.

27 Q. Let us take something, sir, for a
28 moment which perhaps is clearly an undertaking, other
29 than a purely local one. Let us take a truck
30 transporter moving goods from Winnipeg, we will say,
in Manitoba, through to some point in Quebec. Let
us assume, if you will, that this transporter originally



1
2
3 started in Manitoba and secured his initial registration
4 in that province. You understand me? He eventually
5 approaches your Board with a view to securing rates
6 in Quebec to complete his proposed operation.

7 In that situation, sir, how would your Board
8 go about controlling that operator's entry, since
9 on my assumption he is already in the field and
10 operating and merely wishes to extend into your
11 province?

12 A. He would apply for the right to extend
13 his service from the border to whatever points in the
14 province he wished, and add on, if granted, our
15 authority to that authority issued by your province.

16 Q. Having in mind whatever the requirements
17 may be of your Board as far as control of entry is
18 concerned, might it not be, I suggest, somewhat
19 difficult to control entry with such an operator who
20 is already existing, who has already received his
21 rights from another provincial Board?

22 A. We have not found it to be difficult,
23 actually, to your province. I do not think there
24 has been any operator from Quebec go out on a new
25 service, whereas there have been, I believe, operators
26 from your province into Quebec. I am speaking
27 other than household goods and movers. On general
28 merchandise, we have no operator going out to
29 Saskatchewan, but if we had, our operator's association
30 would have to be considered by your Board or your
authorities in Saskatchewan. Depending on the
situation, they would either grant or refuse the



1
2
3 right to the Quebec operator to continue his service
4 into your province, and we do the same.

5 Q. Just looking at it generally, for a
6 moment, sir, your province suggests, I think, as I
7 read this brief, that it would be desirable that the
8 regulations governing control of entry and generally
9 should be uniform in so far as interprovincial
10 operations are concerned? Am I stating it fairly
11 in saying this can be drawn from your province's
12 submission?

13 A. We are tending towards that by these
14 meetings, but until the provinces decide that rate
15 control or rate filing is necessary, uniformity is
16 difficult to attain. We will occasionally receive
17 applications of operators for what we call a contract
18 service from points in Ontario at rates which are
19 not entirely compensatory. Then, we look into the
20 rates, and we will refuse it on a rate basis, whereas
21 Ontario will not look into the rate question at all.
22
23
24
25
26
27
28
29
30



1
2 Q. Yes, ignoring the other aspects
3 of the problem I take it you would agree that if there
4 was a Federal Board as such controlling inter-provincial
5 authority, at least one could expect a greater degree
6 of uniformity in regulation.

7 A. I think before the Federal authority
8 would contemplate establishing a Federal board that
9 they would want some sort of amendment to determine
10 what is an inter-provincial operation or service.
11 Otherwise, you are going to have a great deal of
12 confusion because you will have an operator coming
13 into Quebec running between Montreal and Quebec city
14 with one set of rates filed with the Federal board
15 and a local operator operating between Montreal and
16 Quebec with rates filed or controlled by the Quebec
17 board. All that would do is cause trouble.

18 Q. Does Quebec's objection to the idea
19 of a Federal authority in this field stem then
20 basically from the possible constitutional problem
21 involved?

22 MR. FOURNIER: I think that is a matter
23 of law here and not a matter of fact.

24 THE CHAIRMAN: I suggest that is so,
25 Mr. Carter.

26 THE WITNESS: That goes beyond my
27 competence.

28 MR. CARTER: Q. Your province makes
29 very clear in its submission its attitude towards
30 trucking operations owned or controlled by the rail



1
2 or railways. The present situation, of course, and
3 your province I think refers to it in its brief, is
4 that perhaps particularly the Canadian Pacific Railway
5 owns or controls a fairly significant group of trucking
6 companies. This is so, is it not?

7 A. Well, in Quebec they control inter-
8 provincial operations from Ontario, Manitoba, New
9 Brunswick and Nova Scotia -- did I say Ontario?

10 Q. You did, yes.

11 A. And international operations from
12 the state of New York. However, Smith Transport
13 controls no intra-provincial services because they
14 were all taken out and put into another company that
15 is still controlled by the Smith Brothers.

16 Q. Certainly, however, I take it that
17 the trucking companies or subsidiaries owned or
18 controlled by the C.P.R. in toto go beyond what in
19 Quebec's view is a proper sphere for railway trucking
20 operations, do they not?

21 A. Well, perhaps that is one situation
22 which is covered by article 308.

23 Q. Yes. Basically, as I understand
24 Quebec's position, it is that the trucking activities
25 of the railway companies should be confined to
26 Metropolitan pick-up and delivery.

27 A. Well, actually Smith Transport
28 comes into Quebec from the international border to
29 Montreal, comes into Montreal from the Ontario-Quebec
30 border with service from many points in Ontario and



1
2 Manitoba. It comes into Quebec to Montreal from the
3 New Brunswick Quebec border with service from Nova
4 Scotia, I believe Prince Edward Island and New
5 Brunswick. Their operations are entirely inter-
6 provincial or international and centered on the
7 port of Montreal and they are fed by other trucking
8 lines. It does the same as a railway would do which
9 covers the province intra-provincially.

10 Q. But the operations of Smith Transport,
11 I take it, would be something other than what Quebec
12 defines as Metropolitan pick-up and delivery?

13 A. That is true.

14 Q. And accordingly the operations of
15 that transporter, Smith, to use as an example, would
16 go beyond Quebec's position, would go beyond the proper
17 sphere of railway trucking operations.

18 A. As defined in article 306 but it
19 probably was covered by article 308.

20 Q. Article 308 of the submission refers
21 to adequate safeguards of a regulatory and
22 administrative nature, does it not? Is it Quebec's
23 view that those safeguards presently exist?

24 A. Up to the present they have been
25 very effective with Smith Transport. We have no
26 complaint other than the ordinary complaints which
27 any regulatory board has with any trucker from day to day.

28 Q. I take it that the application for the purchase,
29 in effect, of the rights helds by Smiths in Quebec
30 came before your board for approval, did it?



1
2 A. Yes.

3 Q. And the approval of your board
4 was granted?

5 A. It was granted. The board was only one
6 of those involved; there were other provinces involved.
7 There was the federal authority with the Turgeon
8 Commission recommendation that the board should retain
9 the integrity, shall we say, of the intra-provincial
10 services but conceded that there were other provinces
11 and a dominion government.

12 Q. And did your board then in that
13 situation feel that for practical purposes its hands
14 were somewhat tied in deciding the issue on a purely
15 provincial level?

16 A. Possibly we did not have the same
17 freedom as if we were determining an entirely
18 provincial problem.

19 Q. And in Quebec's view then the
20 existing federal statute, the Motor Vehicle Transport
21 Act, will continue to provide these adequate safeguards
22 that the province refers to in paragraph 308.

23 A. Yes, because the federal act
24 refers to the board acting within its own act but
25 with federal authority in so far as inter-provincial
26 operations are concerned.

27 Q. Yes, the question of the adequate
28 safeguards does come back to the attitude of the
29 provincial board.

30 A. Yes.



1
2 Q. Quebec, as I understand it, is not
3 suggesting that this Commission should recommend that
4 anything should be done about the existing trucking
5 subsidiaries owned by the two railway companies. Is
6 that so?

7 A. I can see nothing in the recommendation.

8 Q. May I refer you to paragraph 245
9 of your submission. Now, this falls outside of part
10 II, I believe, and perhaps I should not address or put
11 any questions to you having to do with that. However,
12 that paragraph, to paraphrase it, refers initially to
13 the different means of transportation and it ends
14 up by saying, and I quote:

15 "There is need for the formulation of
16 broadly integrated transportation policies,
17 properly coordinated in their application
18 to the various sectors of the
19 transportation industry and the different
20 regions of Canada."

21 I take it from that that as an ultimate
22 goal the province of Quebec feels that there should be
23 some overall authority having effective control over
24 all media of transportation.

25 A. That is entirely outside my
26 competence, I deal entirely with trucking operations.
27 In so far as trucking operations are concerned we are
28 endeavouring to try to obtain some reasonable inter-
29 provincial policies by these annual meetings and we
30 are making progress.



1
2 Q. And you prefer not to step outside
3 the trucking into the general field?

4 A. Well, I have no such authority and
5 I am afraid I might get rapped on the fingers by the
6 Cabinet.

7 Q. Well, I certainly will not press you
8 on that. The reason I asked this is that my clients
9 have had the temerity to suggest that this Commission
10 might consider the desirability of such an overall
11 authority and I am interested in knowing whether
12 Quebec, as an ultimate goal, considers that this might
13 be desirable. There may some other witness to whom
14 I can put this.

15 A. I just enquired from the Deputy
16 Minister whether he was in a position to answer it
17 and his reply was no.

18 Q. On page 294 to 295 of the submission
19 Quebec says, and I think Saskatchewan shares this
20 view completely in effect, that as matters presently
21 stand there is the risk of freight being perhaps
22 deliberately moved from rail and to the road with
23 resulting losses on the railway and in the end result
24 applications for either subsidy or increases in rates.
25 Now, arising out of that may I ask whether your
26 province has considered whether or not it might be
27 desirable, by appropriate legislation to require the
28 profits and losses of all means of land transport owned
29 or controlled by the railway, and this would include
30 all operations, to be taken into account in fixing the



1
2 maximum permissible level of freight rates?

3 MR. FOURNIER: Mr. Chairman we have said
4 many times before this Commission that we did not intend
5 to enter into points on freight rates and this matter
6 of taking rail assets and non rail assets. After all,
7 we have not argued or delivered any brief on rail or
8 non-rail assets so I think it is out of the scope of
9 this submission.

10 THE CHAIRMAN: You are giving no view
11 on that?

12 MR. FOURNIER: No view.

13 MR. CARTER: Q. I believe, sir, that
14 the section in your province's submission dealing
15 with the feed grain freight rate assistance scheme
16 falls within the part that you are dealing with and I
17 have one or two brief questions to put arising out of
18 that portion of the brief. This commences at paragraph
19 472 and your province generally there supports the
20 scheme and its contention and here again my province is
21 in agreement with the position taken. As I read that
22 portion of the submission, Quebec finds that this
23 scheme essentially meets the competitive position of
24 the Quebec livestock producer in that, to some extent,
25 at least, it reduces his cost. Is this not so?

26 A. That is what I gathered from the
27 reading.

28 Q. The Quebec livestock producer, I
29 take it, competes in the Toronto market, does he not
30 or is that not so?



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

A. That I cannot answer. Why would it necessarily go outside the Montreal market?

Q. If I understand you, you do not know.

A. No, except I know there is a large livestock market in Montreal and whether there is a surplus that goes to Toronto I do not know.



1
2
3 Q. I am not certain whether this falls
4 within the section of the brief you are dealing with,
5 but at paragraphs 538 and 539, in any event, and
6 indeed elsewhere in the province's material, Quebec
7 makes it abundantly clear -- and here again my province
8 is in agreement with the position -- that it takes
9 strong objection to viewing Canadian railways solely
10 as business enterprises. This as I understand it
11 is one of the basic positions taken by your province;
12 isn't that so?

13 MR. FOURNIER: On this point -- and I don't
14 like to intervene too often -- but on this point we
15 are making legislative proposals, and these legislative
16 proposals are conclusions of the brief, and I think
17 that we are within the scope of legislation here
18 and whoever the witness is he should not testify.
19 These are conclusions.

20 MR. CARTER: Very well, Mr. Chairman.

21 MR. FOURNIER: These are conclusions which
22 have come out of the evidence to which we have
23 referred.

24 MR. CARTER: I think that is all, Mr.
25 Chairman, in that event. Before I sit down I should
26 like to say, sir, that the government of the Province
27 of Saskatchewan certainly wishes to commend, with
28 respect, the Province of Quebec not only for the
29 preparation of the brief, but the skillful presentation
30 of this submission. The government of the
Province of Saskatchewan is happy to find that in
many areas it is in general agreement with the position



1
2
3 taken by Quebec.

4 CROSS-EXAMINATION BY MR. HUME:

5 Q. Mr. Harold, if my memory serves me
6 correctly over a year and a half of hearings, I
7 think you are the first witness who has come before
8 the Commission in the capacity of one who administers
9 the trucking operations of your province. I am
10 tempted to ask many questions, but I am going to
11 resist that temptation.

12 A. I appreciate that.

13 Q. I am resisting the temptation on two
14 grounds, and one is that I have achieved a bit of a
15 reputation for brevity and I am not anxious to spoil
16 that on one of the last appearances; and secondly, we
17 have to keep our eye on the hour, and it is getting
18 rather late.

19 Let me say first of all that you made
20 reference earlier in your evidence that the
21 proclamation under the Motor Vehicle Transport Act
22 was expected, and my learned friend Mr. Carter said,
23 perhaps in error, this was being proclaimed by
24 Quebec. I think it ought to be straightened out that
25 this is a proclamation by the Governor-in-Council?

26 A. That is right.

27 Q. And I am happy to advise you, if you
28 don't already know, that it appears in the Canada
29 Gazette today.

30 A. Thank you very much. I did not know.

Q. Mr. Harold, in effect, then, as of



1
2
3 today your Board in dealing with interprovincial and
4 international applications will be operating under
5 the authority of the Motor Vehicle Transport Act?

6 A. That is right.

7 Q. You made a statement to my learned
8 friend Mr. Carter that the question of determining
9 as to whether an operation is intra-provincial or
10 extra-provincial is somewhat difficult, and you
11 referred to the judgment in the Winner case. I
12 want to read you a short extract in Lord Porter's
13 judgment to see whether you agree that the Privy Council
14 has settled this for us:

15 "In coming to this conclusion their
16 Lordships must not be supposed to lend
17 any countenance to the suggestion that a
18 carrier who is substantially an internal
19 carrier can put himself outside provincial
20 jurisdiction by starting his activities
21 a few miles over the border. Such
22 a subterfuge would not avail him. The
23 question is whether in truth and in fact
24 there is an internal activity prolonged
25 over the border in order to enable the
26 owner to evade provincial jurisdiction
27 or whether in pith and substance it is
28 interprovincial. Just as the question
29 whether there is an inter-connecting
30 undertaking is one depending on all the
circumstances of the case so the question



1
2
3 whether it is a camouflaged local
4 undertaking masquerading as an inter-
5 connecting one must also depend on
6 the facts of each case and on a
7 determination of what is the pith and
8 substance of an Act or Regulation.
9 Of course as has so often been pointed
10 out whether upon the evidence adduced
11 an activity can be adjudged to be
12 local is a matter of law, but once
13 it is decided that it can be local
14 the question whether it is so is
15 one of fact for the relevant tribunal
16 to determine."

17 I would suggest that under that judgment
18 the Quebec Transport Board has the right to decide
19 whether or not in pith and substance it is an inter-
20 provincial operation or not.

21 A. In view of those remarks I don't
22 think it would be that simple.

23 Q. I am not suggesting it is simple. I
24 am trying to carry along a question, whether I
25 understood you told my learned friend the Privy
26 Council had left the matter in doubt.

27 A. Would it be a matter for the Board or
28 the the courts to determine?

29 Q. They use the word "tribunal". Again,
30 my personal opinion is that if the Quebec Transport
Board is looking at an operation to decide whether it
is internal or interconnecting that, as Lord Porter



1
2
3 has said, this would be for the tribunal.

4 A. But under our system of granting
5 permits -- say, crossing the border between your
6 province and Quebec, and say it was some small town
7 where the public interest did demand that some
8 service should be given, and definitely an intra-
9 provincial operator serving hundreds of miles within
10 the province applied for that, would we penalize him
11 by not granting it because the whole of his operation
12 would change from intra-provincial to interprovincial
13 in good faith.

14 Q. I agree with that, and I think you
15 were here yesterday when I was reading in some answers,
16 and I haven't got a record of the page number in the
17 transcript where it was suggested by Canadian Trucking
18 Associations that the B.N.A. be amended to make
19 it clear that the interprovincial vehicles be under
20 provincial jurisdiction: do you agree with that?

21 A. Definitely, and it is in the States.

22 Q. I want to clear up something on agreed
23 charges. On page 109 of the Quebec submission, in
24 paragraph 443, in talking about agreed charges it
25 says agreed charges are used by both the railways
26 and the truckers, and at page 112 this is repeated in
27 paragraph 445, that both the truckers and the railways
28 use the system of agreed charges. It is my understanding
29 that in the Province of Quebec there may be one or
30 two agreed charges in the technical sense, but that
the use is very, very rare and I just perhaps should
qualify that by saying I am using the words "agreed



1
2
3 charges" in the technical sense in the Transport Act,
4 that not only is the rate agreed upon, but the volume
5 of traffic is tied to the particular transportation
6 medium. Having said that, perhaps you could clarify
7 for me what is meant by the brief in that regard?

8 A. Well, up to the present we have
9 allowed two agreed charges between Montreal and Quebec.

10 Q. You say two?

11 A. Yes, two different ones between two
12 grocery concerns; I think it is Dominion Stores and
13 Steinbergs. There are two more which we have
14 before us. Under our regulations an operator
15 holding a general authority to serve the public must
16 file his rates and yet he may apply and there may be
17 reason to grant him the right to give a contract
18 service or, as in Ontario, a B service. Under our
19 rules if a carrier has a general authority and
20 therefore has general rates filed he can't operate
21 his contract permit on any route where he serves as
22 a general carrier. It would be contradictory. So,
23 our agreed charges actually are coming into play
24 to meet that situation, to meet special considerations
25 where a particular shipper will sign a contract which
26 will be filed with the Board, and the rules are, I
27 would say, 99 per cent the same as those
28 established by the federal authorities. In fact,
29 we went to the federal Act to obtain them, and if
30 there is any contestation it is heard before the Board,
and any other carrier may come into that agreement
and any shipper may join in that agreement if he has



1
2
3 the required qualifications or tonnage, whatever it
4 may be.

5 Q. In Ontario the B carrier to which you
6 refer is comparable -- there is nothing in the
7 agreement that would prevent the shipper if he decided
8 the following day to give all his freight to the
9 railways. Is there such a restriction in your
10 contract carriage in Quebec?

11 A. No, there is no obligation provided he
12 gives them something. He can give them a little or
13 practically nothing, but on the agreed charge he must
14 give a certain percentage or tonnage.

15 Q. In the agreed charges you say there
16 are two in existence now?

17 A. There are two in existence and there
18 are two under consideration.

19 Q. So, we might consider two out of how
20 many contracts would be filed with your Board -- two
21 out of twenty, or two out of twenty thousand?

22 A. I would say there must be somewhere
23 around five hundred contract operators.

24 Q. Two out of five hundred. May I ask
25 you one more question. In connection with piggy-
26 back, you have made the province's position quite
27 clear, and the opinion of the Province of Quebec
28 I am happy to say corresponds with the policy of the
29 clients I represent with respect to the carriage of
30 licensed carriers, but you indicate in your brief
somewhere -- I think it is at page 88 -- you were
proposing to enforce this and I was wondering whether



1
2
3 there was a problem arising out of the fact that
4 your independent operator having the right to have
5 his trailer moved by the railway under the Railway Act
6 where the railways haven't the right to discriminate
7 between shippers; that is to say, you have indicated
8 you don't like the idea of the industrially-owned
9 operator moving his own vehicle by piggy-back. What
10 is the position in law? As a lawyer -- and I know
11 you are also experienced in the Board -- in your
12 province, what is the position in law of the
13 industry-owned man driving his trailer up to the
14 ramp and saying, "Here is the trailer in proper
condition; now, move it"?

15 MR. MARTINEAU: Mr. Chairman, I think
16 this is a straight question of law, and I don't
17 believe the witness should be called upon to answer it.

18 MR. HUME: Well, he is a lawyer; he is
19 an eminent Queen's Counsel and also Chairman of the
Quebec Board.

20 THE WITNESS: I was going to say I would
21 leave it to Mr. Sinclair to find out what he can do.

22 MR. HUME, Q: But in the brief you
23 indicate you are going to prevent this?

24 A. Now, the only way we could prevent
25 industry, even now, using its own vehicles is if
26 that industrial concern hired or attempted to hire
27 a for-hire carrier to transport merchandise in the
28 industry's trailers. That we do control, and that
29 we do not grant except on very rare occasions.

30 Q. Just so that I may understand it, on



1
2
3 page 88 paragraph 329 says:

4 "The government of the Province of Quebec
5 believes that piggy-back service should
6 be available only to licensed truck
7 operators and it will enforce such a
8 policy within the borders of the province
9 of Quebec."

10 You are now excluding the private individual
11 from that?

12 A. Well, if they operate their own
13 trucks and they can obtain the service from the railways,
14 we don't wish to touch that. The only service we
15 touch is if they use partly industry-owned -- and
16 we don't think that combination is good.

17 Q. As I understand that section now, your
18 reference is only as between licensed operators
19 and unlicensed ones?

20 A. That is right.

21 Q. In connection with page 122, if I may
22 ask you to look at that, I have one quick question,
23 and this is in the section of your brief which you
24 have indicated you are prepared to answer questions
25 on. Let me say you have indicated at page 76
26 that the time has past when one transportation medium
27 should be regarded as the chosen instrument of national
28 policy, and on page 122 you are talking about the
29 possibility of there being subsidy payments on the
30 Crowsnest Pass rates. May I ask you whether or not
those words "Equitable to all parties" indicate
that if any subsidies are to be paid they should be



1
2
3 paid in such a way that all transportation media
4 can have an opportunity in connection with those
5 services?

6 A. I can't answer for the province, but
7 for myself I subscribe to that.

8 Q. That leads me to the section of your
9 brief with respect to the Maritime Freight Rates Act
10 at page 124A. You recommend at paragraph 510
11 that the Province of Quebec is opposed to the
12 changes proposed by the Maritime Transportation
13 Commission. It made two proposals, in effect:
14 one was to increase the rate of subvention, and the
15 second was if an increase was granted the trucking
16 industry should have an equal opportunity. Is
17 this reference only to the increased subvention, and
18 you don't oppose that it should also receive the
19 benefit of the subvention, the same as the railroad?

20 A. Personally, I feel that part of the
21 reason, whether it is sound or not, for asking for
22 the subvention is the fact that the subsidy is paid
23 entirely to one medium and there is no competition,
24 that if there were competition they might be in the
25 same position as the central provinces where truck
26 competition has brought down the rates, but truck
27 competition can't live with a subsidy of that nature
28 paid to one type of service.
29
30



1
2 Q. I take it it is your view that even
3 if the Commission does not advocate an increased
4 subvention such as you propose that it would be --
5 and I am asking your own views -- it is your view that
6 the Maritime trucking industry and the Quebec trucking
7 industry within the select territory receive the same
8 treatment as the railways?

9 A. If they did they would be in a
10 position to give a better service and a more complete
11 service. In that respect, on the piggyback records
12 which we got, the C.P.R. runs a piggyback service to
13 New Brunswick points, and our piggyback reports between
14 Montreal and Ontario points indicate that there is
15 about one cargo or one loading goes by piggyback and
16 one by the highway, but in the New Brunswick operation,
17 on account of the rates, it is four by piggyback and
18 one by road. In other words, it is a piggyback service
19 almost entirely, and becoming that way more and more.

20 Q. And you attribute that ---

21 A. To the advance of highway operations
22 at the competitive rates which are allowed to the
23 carrier, to the truckers who are not entitled to
24 any subsidy.

25 Q. My last question is, you were asked
26 by my learned friend Mr. Carter as to whether the
27 Federal Act is ideal, and you have indicated it is a
28 step in the right direction. Have you had an
29 opportunity of looking over the draft Highway Act
30 the Canadian Trucking Associations presented to this



1
2 Commission last May? If not, may I say that apart
3 from other things the regulation of the trucking
4 industry would continue under the present act but
5 there would be a compulsory joint hearing if you have
6 an operation involving more than one province. Have
7 you had a look at that act, and what are your comments
8 on that, or with regard to the multiplicity of hearings
9 my learned friend Mr. Carter indicates would be necessary
10 if a trucker wanted to run from Regina into Montreal?

11 A. I have read the act. I have good
12 comments, and I have rather other comments I could make,
13 other comments where I could see improvements, but as
14 regards to joint hearings we are finding more and more
15 that on an application say for a service between
16 Montreal and Chibaugamou, which covers a distance of
17 almost 500 miles, they are now asking for a hearing
18 at Montreal and another one at Chibaugamou to save the
19 expense of bringing the witnesses down to Montreal
20 and taking the Montreal witnesses to Chibaugamou. In
21 other words, they are trying to get more than one
22 hearing, and I am afraid that is going to apply to
23 the same extent.

24 Q. If this business of bringing witnesses
25 is a problem for 500 miles, what is the problem
26 between Regina and Montreal? Isn't it better to have
27 a hearing at, say, the Lakehead where the witnesses
28 travel the shortest distance?

29 A. All right; the reasons it is a
30 problem is that they do not want to displace the



1
2 Montreal witnesses to Chibaugamou or the Chibaugamou
3 witnesses to Montreal because the average shipper
4 does not like that as he wastes too much time, and I
5 think you will find a great resistance to moving
6 them to the Lakehead -- in fact, more resistance than
7 having two hearings, one to hear one group of witnesses
8 out in Alberta -- if Alberta ever does have hearings --
9 and another hearing in Montreal.

10 Q. Yes, but you have to bring in
11 Manitoba if you are going to run on the Trans-Canada
12 highway, and again in Ontario.

13 A. What witnesses -- unless they are
14 serving Manitoba points.

15 Q. Well, Mr. Carter made this
16 hypothetical operation from Regina to Montreal, and
17 let us assume that they are going to give intermediate
18 service.

19 A. In that case there would be other
20 points, and I am sure after the first experience he
21 would not want to bring with him witnesses to some
22 common point. The cost in time and money to these
23 shippers to come from the west to the Lakehead and
24 from the east to the Lakehead would be so expensive
25 that very few carriers could entertain that.

26 Q. You think it is better to have
27 a hearing in Regina with the Regina solicitors, and
28 one in Manitoba with Manitoba counsel, and one in
29 Ontario?

30 A. I can only give you our experience



1
2 that in the last few years we have been asked to
3 sit -- we are asked to sit at Seven Islands as well
4 as Montreal, and we hear the witnesses from Seven
5 Islands in Seven Islands, and then, in Montreal
6 because they do not want to go to the expense of
7 displacing those witnesses.

8 Q. I have finished my point, and I
9 want to say it is with considerable difficulty I
10 am resisting the temptation of covering many points
11 because of the great interest in trucking in this
12 brief, and to you and your colleagues who presented it
13 I offer congratulations in presenting such an
14 admirable document in such a short time.

15 A. I will pass this on to Mr. Fournier
16 and Mr. Martineau.

17 THE CHAIRMAN: I think you have one
18 question, Mr. Frawley?

19
20 FURTHER CROSS-EXAMINATION BY MR. FRAWLEY:

21 Q. I wonder, Mr. Harold, going back
22 to paragraph 329 at page 88, if you are not saying
23 something there that you do not mean. Just look at
24 that again, and it may be that you are not seeking
25 to deny to the truckers of Alberta the use of piggy-
26 back service?

27 A. Definitely not.

28 Q. Because, literally, that is what
29 you would do. You say you would only make it
30 available to licensed truck operators -- because we



1
2 have no licensed truck operators in Alberta in the
3 sense in which you use the word, and our truckers
4 would not have piggyback service available.

5 A. I believe Midland Superior goes out
6 of your province?

7 Q. Midland Superior goes out of our
8 province, yes, and comes back in; that is right.

9 A. They have a permit from our board,
10 and they would be entitled to have piggyback transport.

11 Q. Yes, but there are others besides
12 them. Midland Superior is the classic example that
13 had to submit to your board for hauling meat from
14 Edmonton to Montreal, and that is the only way the
15 railways were able to fight that rate.

16 A. Well, is that not reasonable?

17 Q. Passing from that, if this paragraph
18 329 were literally read it would say that piggyback
19 service must not be available to truckers in Alberta
20 because we have no licensed truckers in Alberta.

21 A. Midland Superior is, as far as we
22 are concerned, and so is Trans-Canada; and that goes
23 into Alberta. It would have a transport permit from
24 us to operate piggyback, and if a carrier in Alberta
25 just because he is a commercial carrier wanted to
26 go into Montreal, how would he go by piggyback --
27 what would he do when he got to Montreal ---

28 Q. I am afraid I am not making myself
29 clear. Take the trucker who operates between
30 Calgary and Edmonton, and maybe Lethbridge and



1
2 Medicine Hat, and he would like to use the piggyback
3 service.

4 A. He would have to apply for a
5 transport permit, and I am sure he would receive so
6 much opposition from your client Midland Superior
7 that we would never grant him one.

8 Q. But we are still not en rapport.
9 Where would he apply to?

10 A. For a transport trucker's permit.

11 Q. To whom?

12 A. To the Quebec board.

13 Q. The trucking company that operates
14 between Calgary, Lethbridge and Edmonton?

15 A. Oh, I see. You mean within the
16 province?

17 Q. Yes, you would not deny piggyback
18 services to those truckers?

19 A. Absolutely not. We have nothing
20 to do with it. I thought you meant coming into the
21 province of Quebec because I try to stay within the
22 province.

23
24 -----

25 Adjournment ---
26
27
28
29
30

HANDBOUND
AT THE



UNIVERSITY OF
TORONTO PRESS

